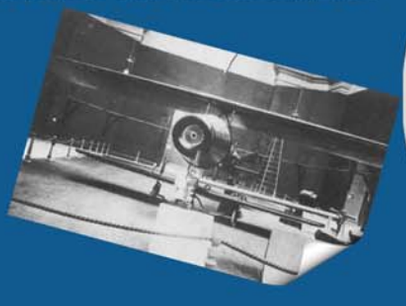
CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române/Nr. 4 (111) ◆ 2010
www.roaf.ro/ro/cersenin

20 IULIE
ZIUA AVIAŢIEI ROMÂNE ŞI A FORŢELOR AERIENE

1910 – 2010
CENTENARUL GENIULUI AERONAUTIC ROMÂNESC



PER ASPERA AD ASTRA

Revistă editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

CONSILIUL EDITORIAL AL REVISTEI "CER SENIN"

Preşedinte
general-maior
VIRGIL RISTEA
e-mail: vristea@roaf.ro

Membri

general de flotilă aeriană
dr. Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ
e-mail: agalusca@roaf.ro

general de brigadă
Haralambie OPREA
e-mail: hoprea@roaf.ro

general de flotilă aeriană
dr. Victor STRÎMBEANU
e-mail: vstrimbeanu@roaf.ro

Redacţia

Redactor şef:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

Redactori:
locotenent LAURA COZLOV;
plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Procesare texte:
LEANA TUDORAN

Tehnoredactare:
LUCIAN TEODORESCU

Fotoreporter:
ADRIAN SULTĂNOIU

Coperta I – Montaj Ziua Forţelor Aeriene (foto: *Adrian SULTĂNOIU)*

Coperta IV – Retragere cu torţe (foto: *Adrian SULTĂNOIU)*

SUMAR

ZIUA FORŢELOR AERIENE – pag. 4-5

CENTENAR AUREL VLAICU – pag. 8-9

AGENDĂ – pag. 10-13; 16-17

INTERVIUL REVISTEI – pag. 14-15

PREMIERA TRAGERILOR DE NOAPTE – pag. 21-23

ŞOIMUL 2010 – pag. 24-27

CENTENAR – pag. 28-31

FORŢELE AERIENE ÎN LUME – pag. 32-35

ROUSOFEX 10 – pag. 36

SALVATORUL 2010 – pag. 37

ANIVERSARE – pag. 38-41

TENNICĂ – pag. 44-45

ALMA MATER – pag. 46-47

MOZAIC – pag. 48-49

IN MEMORIAM – pag. 50-51

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei.
Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

Şoseaua Fabrica de Glucoză nr.2-4, sector 2, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/232.63.27; 021232.21.83 int. 104,110
E-m@il: cersenin@roaf.ro
ISSN 1582-6317. B 916.10; C 3146.18

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 5002/2010

Responsabilitatea privind tehnoredactarea şi corectura revine în totalitate redacţiei revistei

General-maior dr. Ion-Aurel Stanciu, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene

La mulţi ani!

Sărbătorim, la 20 iulie, odată cu prăznuirea Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul spiritual al temerarilor zborului, Ziua Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene. Este o zi cu o mare încărcătură emoţională pentru toţi cei care îşi fac datoria faţă de Patrie şi Drapel în cadrul categoriei noastre de forţe şi folosesc acest moment aniversar pentru a felicita călduros întregul personal şi a-i aduce mulţumiri pentru modul exemplar în care îşi îndeplineşte, zi de zi, sarcinile şi misiunile specifice.

În anul aniversării unui secol de la primul zbor realizat în România de Aurel Vlaicu cu un avion proiectat şi construit în ţara noastră şi a prezentării, la cel de-al doilea Salon Aeronautic de la Paris, a primului avion reactiv din lume de românul Henri Coandă, Sfântul Prooroc Ilie Tesviteanul îşi reuneşte oştenii, din armele pe care le patronează, la ceas de credinţă şi adevăruri fundamentale.

Nu încape îndoială că apartenenţa personalului ce compune unităţile, formaţiunile, instituţiile şi marile unităţi din Statul Major al Forţelor Aeriene la cea mai dinamică şi mai complexă categorie de forţe armate, servirea, sub Jurământ şi Drapel de Luptă, a acestora, reprezintă un motiv de mândrie aparte. Şi obligaţii pe măsură.

O categorie de forţe armate trăieşte prezentul şi îşi clădeşte viitorul pe temelia propriei istorii. Nevoia de a apropia timpurile, fie ele mai îndepărtate, fie mai apropiate, o resimţim astăzi tot mai acut, când trecem prin momente de încercări datorate prefacerilor interne şi internaţionale atât de complexe, când strădaniile individuale şi colective se cer susţinute de argumente care să dea forţă şi curaj, perseverenţă şi înţelepciune paşilor noştri spre mai bine. Iar istoria Aviaţiei este plină de pilde şi învăţăminte pe care aviatorii şi, în mod special, tânăra generaţie nu trebuie să le uite. Tradiţia Aviaţiei Militare este temelia pe care se înalţă, cu demnitate, drepturile şi năzuinţele noastre. Iar această tradiţie ne arată că temeiul existenţei noastre, adesea apărată cu jertfa supremă, a constat şi constă " vital " în demnitate, unitate, în conştiinţa activă care ne-a făcut să nu renunţăm, chiar atunci când la capătul drumului stătea, ameninţătoare, moartea.

Continuatori demni şi valoroşi ai iluştrilor înaintaşi – Vlaicu, Vuia, Coandă, Oberth, Bungescu –, moştenitori ai unor glorioase tradiţii la care au contribuit, timp de un veac, cu mintea, fapta şi exemplul lor, toate generaţiile, toţi cei care alcătuim astăzi Forţele Aeriene Române – aviatori, artilerişti şi rachetişti sol-aer, radiolocatorişti, genişti şi transmisionişti – suntem datori în a le urma pilda şi exemplul. Trăim vremuri în care trebuie să gândim şi să muncim altfel decât până acum, mai eficient, mai pragmatic, în consonanţă cu exigenţele actuale. Tranziţia implică angajare, pasiune, renunţări şi sacrificii, dar şi înţelegere.

Experienţa ultimelor conflicte armate importante (şi escaladarea ameninţărilor asimetrice) evidenţiază valoarea şi importanţa, în continuă creştere, ale acestei categorii de forţe. Similitudinea şi perenitatea misiunilor noastre, aproximativ aceleaşi, şi la pace şi la campanie, conferă maximă valoare răspunderii cu care trebuie tratată categoria de forţe pe care o reprezintă Statul Major al Forţelor Aeriene.

Domnilor generali, ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri, soldaţi şi gradaţi voluntari, personal civil contractual,

Suntem o categorie de forţe de elită şi ne comportăm la nivelul pe care un asemenea nobil blazon îl incumbă şi-l pretinde. Ştiu că faceţi eforturi deosebite pentru a fi şi a rămâne întotdeauna la înălţime. Prin fidelitatea dumneavoastră faţă de arma şi specialitatea alese, prin respectul faţă de sine, prin devotamentul şi spiritul de sacrificiu manifestate în toate situaţiile, prin abnegaţia cu care slujiţi interesele supreme ale ţării, v-aţi atras, binemeritat, respectul, preţuirea, simpatia şi încrederea atât a cetăţenilor României, cât şi a partenerilor din coaliţia Nord-Atlantică.

În semn de respect şi profund omagiu, vă îndemn să păstrăm mereu vie amintirea tuturor aviatorilor căzuţi la datorie, cât şi a tuturor militarilor Armatei României care au făcut sacrificiul suprem pentru apărarea patriei!.

Vă urez, de Ziua Forţelor Aeriene Române, să cultivaţi pe mai departe valorile şi tradiţiile moştenite de la înaintaşi, să dovediţi, în orice împrejurare, aceleaşi frumoase virtuţi, acelaşi profesionalism pilduitor, aceeaşi bărbătească înrolare în finalizarea tuturor misiunilor ce vi se vor încredinţa. Prin aceasta veţi dovedi că aparţineţi, cu adevărat, unei categorii de forţe de elită, unei armate în care onoarea şi mândria îi sunt valori de căpătâi.

La frumoasa noastră sărbătoare de suflet, vă urez multă sănătate, noi împliniri, fericire şi prosperitate alături de cei dragi!

1910 – 2010

CENTENARUL GENIULUI AERONAUTIC ROMÂNESC

Căpitan MIRCEA BARAC

Data de 20 iulie a reprezentat, anul acesta, apogeul unei suite de manifestări dedicate sărbătoririi Zilei Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene. Activităţile desfăşurate în toate garnizoanele din ţară unde există unităţi ale Forţelor Aeriene, s-au bucurat de atenţie deosebită din partea tuturor celor care au legături de suflet cu aeronautica română.

Tema manifestărilor a fost bicentenarul Aurel Vlaicu – Henri Coandă, un omagiu adus celor doi români care prin truda, mintea şi talentul lor au făcut ca România să se numere printre ţările care s-au aflat în avangarda desluşirii zborului.

Prin zborul din 17 iunie 1910 realizat pe câmpul Cotrocenilor, cu primul avion proiectat, construit şi pilotat în România, Aurel Vlaicu a poziţionat ţara noastră în cadrul unui grup elitist al ţărilor care au dat dovadă de viziune într-un domeniu – zborul – ce părea, în acea perioadă, hărăzit doar păsărilor.

De asemenea, prezentarea la cel de-al doilea Salon Aeronautic de la Paris a primului avion reactiv din lume proiectat şi construit de inginerul român Henri Coandă, a reprezentat un moment de cotitură în domeniul aviaţiei.

Sunt două repere care ne permit să afirmăm că românii au contribuit decisiv la dezvoltarea aeronauticii în anii de pionierat, că au oferit posterităţii momente şi soluţii inginereşti care au schimbat radical nu doar percepţia publicului larg asupra zborului, ci chiar evoluţia actuală a fenomenului aeronautic.

Echipa de comandă a SMFA – onor Eroilor Aerului

La Bucureşti, în dimineaţa zilei de 20 iulie, la Monumentul Eroilor Aerului s-a desfăşurat ceremonialul militar-religios consacrat aniversării Zilei Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene. Depuneri de coroane de flori, drapele tricolore, santinele semeţe, atmosferă sărbătorească. Fanfara Reprezentativă a Armatei a intonat Imnul de Stat, după care s-a dat citire mesajelor şefului Forţelor Aeriene, şefului Statului Major General, ministrului apărării şi preşedintelui României, domnul Traian Băsescu.

Printre personalităţile prezente la faţa locului s-au aflat ministrul apărării, **domnul Gabriel Oprea,** şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu,** generali şi ofiţeri activi, în rezervă şi în retragere, veterani de război, reprezentanţi ai aviaţiei civile, înalţi demnitari reprezentând instituţiile legislative şi executive ale statului, ataşaţi militari acreditaţi în România şi, nu în ultimul rând, un numeros public iubitor de aviaţie.

Expoziţia – 100 de ani de aviaţie militară în România – organizată de Muzeul Aviaţiei la Cercul Militar Naţional

Avionul Vlaicu II expus la AFI Cotroceni

Ceremonialul s-a încheiat prin survolul Bulevardului Aviatorilor de aeronave ale Forţelor Aeriene de tipul MiG-21 LanceR, IAR-330 SOCAT, IAR-99 ŞOIM, C-27J Spartan şi C-130 Hercules. Salutul acordat asistenţei în zbor a fost întregit de elicoptere aparţinând Ministerului Administraţiei şi Internelor.

Activităţile dedicate sărbătoririi Aviaţiei Române şi a Forţelor Aeriene, desfăşurate anul acesta în contextul aniversării bicentenarului Vlaicu-Coandă, s-au încheiat cu apelul solemn executat de militarii Forţelor Aeriene la Monumentul Eroilor Aerului şi de retragerea cu torţe, moment emoţionant, ce a catalizat atât energiile trecătorilor aflaţi pe bulevardul Aviatorilor, precum şi a celor veniţi să asiste la eveniment.

Studenţii Academiei Forţelor Aeriene şi elevii Şcolii de Maiştri Militari şi Subofiţeri pentru Forţele Aeriene au ”luminat” drumul eroilor aerului în acordurile **Imnului Academiei Forţelor Aeriene** şi a cântecelor ostăşeşti **Drum Bun, Pui de Lei şi Marşul lui Iancu .**

Zeci de aeronave şi peste 70 de piloţi experimentaţi au făcut spectacol în cel mai impresionant eveniment aviatic organizat în acest an în ţara noastră – ***Otopeni Air Show 2010***. Desfăşurat în data de ***17 iulie*** *pe* ***Aeroportul Internaţional Henri Coandă***, în organizarea Companiei Naţionale Aeroporturi Bucureşti, mitingul a reunit, în peste 3 ore de acrobaţii şi demonstraţii aeriene, cei mai buni profesionişti ai momentului, într-o manifestare dedicată celor doi mari pionieri ai aviaţiei române şi mondiale: **Aurel Vlaicu** şi **Henri Coandă**.

Otopeni Air Show 2010 a reunit peste 60 de aeronave civile, sportive şi militare, iar participanţii au reprezentat organizaţii ale aviaţiei române, precum: Forţele Aeriene Române, Aeroclubul României, Iacării Acrobaţi, Special Air Services, Şcoala Superioară de Aviaţie Civilă, Tarom, Romavia, Direct Aero Services.

În cadrul mitingului a evoluat şi invitatul special Jurgis Kayris (Lituania), unul dintre cei mai valoroşi acrobaţi ai zborului din lume la clasa nelimitat.

“Otopeni Air Show 2010 a fost un spectacol dedicat profesionalismului, tenacităţii, entuziasmului şi talentului aviatorilor români – militari şi civili. Fie că vorbim despre cei ai trecutului sau despre cei ai prezentului. Ne propunem ca, în fiecare an, acesta să devină cel mai important eveniment de gen din România”, a declarat la final Tudor Bistreanu, conducătorul mitingului aerian – director siguranţă aeronautică al Companiei Naţionale Aeroporturi Bucureşti.

Spectatorii prezenţi la eveniment au putut urmări în evoluţii, avioane de tipul: Extra 300 L, IAR-99 Şoim, IAR-330 Puma SOCAT, Bae 146, planoare IS 28B2 şi IAR 35, MiG-21 LanceR, Yak 52, Suhoi 31 sau JuKa, Boeing 737, C27J Spartan.

Comandorul Cătălin Băhneanu, căpitan-comandorul Gheorghe Stancu, locotenent-comandorul Emil Tecuceanu, căpitan-comandorul Ion Stăiculescu, căpitan-comandorul Florin Ionescu sau căpitanul Viorel Calenciuc sunt unii dintre cei mai experimentaţi şi competitivi piloţi militari români. Cu mii de ore trecute în carnetul de zbor, cu experienţe trăite la intensităţi maxime, cei cinci piloţi, şi nu numai, au fost protagoniştii celor mai spectaculoase demonstraţii care au avut loc pe cerul de deasupra **Aeroportului Henri Coandă**, în cadrul mitingului **Otopeni Air Show 2010**.

Piloţi militari participanţi la mitingul aviatic “Otopeni Air Show”

foto:
Adrian SULTĂNOIU,
Alin IONESCU,
Sorin SĂFTOIU

UN SECOL DE LA ZBORUL LUI AUREL VLAICU PE CÂMPUL COTROCENILOR

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Pe Dealul Cotrocenilor

Sărbătoarea aviatorilor din luna iulie a fiecărui an, moştenire protejată de Sfântul Prooroc Ilie Tesviteanul, a debutat, anul acesta, mai devreme, cu o suită de manifestări dedicate unuia dintre cei mai temerari şi pasionaţi ai zborului, **inginerul Aurel VLAICU**.

Mesajul şefului SMFA dedicat evenimentului

În acest context, în perioada 15-17 iunie, la Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene "Aurel Vlaicu", Muzeul Aviaţiei şi pe locaţia centrului comercial AFI Cotroceni, s-au desfăşurat o serie de activităţi prilejuite de aniversarea centenarului primului zbor efectuat de către Aurel Vlaicu, la 17 iunie 1910, cu un avion proiectat şi construit în ţara noastră, la Arsenalul Armatei.

Astfel, la centrul comercial AFI Cotroceni, construit pe locul fostului aerodrom Cotroceni – unde s-a efectuat primul zbor cu aparatul "Vlaicu I", ziua a început cu o ceremonie de dezvelire a unei plăci omagiale, moment acompaniat de zborul aeronavelor militare aparţinând Bazei 90 Transport Aerian şi Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene, care au survolat Câmpul Cotrocenilor pentru a transmite salutul de onoare ilustrului înaintaş, simbolizând, totodată, preluarea ştafetei şi continuarea tradiţiei aeronauticii române. De asemenea, în holul centrului comercial, au fost expuse modelele planorului "Aurel Vlaicu 1909" şi al aeroplanului "Vlaicu II", reproduse în mărime naturală.

Aurel Vlaicu – In Memoriam

Sub patronajul Statului Major al Forţelor Aeriene, Şcoala de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene de la Boboc a reuşit să îmbine, într-o desfăşurare impresionantă, pe parcursul celor trei zile, atât spectaculosul zborului, candoarea artistică, cât şi suflul proaspăt al cercetării ştiinţifice. Debutul activităţilor, reprezentat de Sesiunea de Comunicări Ştiinţifice "Aurel Vlaicu, 17 iunie 1910-2010. O sută de ani de zbor în Armata României", a ridicat ştacheta, din start, la un alt nivel de exprimare. Participanţii, printre care i-am remarcat pe **generalii (r) Mihail ORZEAŢĂ, Constantin CROITORU, Aurel NICULESCU**, au încercat să ofere o nouă perspectivă în lucrările prezentate, o imagine corectă asupra activităţilor desfăşurate de Aurel Vlaicu şi impactul acestora în cursivitatea aeronauticii române ulterioare. Lucrările s-au diferenţiat prin tonalităţi şi structurare, dar au avut un numitor comun – primul zbor şi consecinţele lui. S-au remarcat prezentările **generalului-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, şeful SMFA – "Forţele Aeriene Române, un trecut respectabil, un prezent credibil, un viitor

Dezbateri în cadrul sesiunii de comunicări ştiinţifice

mai sigur", **generalului de brigadă (r) Nicolae CIOBANU**, de la Asociaţia Oamenilor de Ştiinţă din România – "Aurel Vlaicu – anii de studii" şi a **cercetătorului profesor universitar Valeriu AVRAM** – "Consacrarea internaţională a operei inginerului aviator Aurel Vlaicu".

Doza de raţiune şi simţire artistică a fost definită şi de cele două inaugurări-dezveliri dedicate evenimentului. Monumentul ce va străjui, de acum înainte, intrarea în Şcoala de Aplicaţie, inspirat intitulat "Aspiraţie", este lucrarea propusă de **sculptorul Constantin SINESCU**, membru de onoare al Asociaţiei Române de Artă. Realizat din trunchiul unui copac, chiar pe locaţia acestuia, monumentul se

Moment festiv la SAFA – Boboc

doreşte a fi "o cinstire a generaţiilor de aviatori trecute prin focul zborului, dar şi un îndemn la aspiraţii înalte, pe culmi ale aeronauticii româneşti", aşa cum declara autorul în momentul dezvelirii.

În paralel, **pictorul Ion HULTOANĂ** a prezentat lucrarea "Aurel Vlaicu – Viziune", dar şi o expoziţie tematică. Cei 50 de ani de activitate artistică şi cei 30 de carieră militară, au dus la o exprimare coerentă pe ambele planuri a artistului, tabloul dedicat lui Aurel Vlaicu fiind asigurat, implicit, cu o reală valoare.

Concomitent, la Boboc s-au mai desfăşurat şi alte evenimente, sortite a întregi efortul echipei de specialişti care au lucrat timp de două săptămâni pentru reuşita acţiunii. Dintre ele, s-au evidenţiat activităţi precum expoziţia de medalii a **comandorului (r) Ioan BOTEZ**, expoziţia itinerantă de fotografie "Centenarul Aeronautic Românesc 1910-2010" şi lansarea, de către **căpitan-comandorul Marius-Adrian NICOARĂ** şi **căpitanul Daniel STAN**, a albumului "Şcoala Aripilor Româneşti din Ziliştea-Boboc, Buzău, de la Vlaicu I la IAR-99 Şoim".

Ziua Porţilor Deschise

Momentul care avea să adune cele mai multe emoţii, aprecieri şi participanţi a fost, fără îndoială, declararea "Zilei Porţilor Deschise" în cadrul şcolii, activitate care a cuprins un ceremonial militar şi religios dedicat decorării drapelului unităţii cu Virtutea Militară în grad de ofiţer, inaugurarea simulatorului pentru Controlorii de Trafic Aerian şi, desigur, mitingul aviatic. Nu trebuie uitat nici efortul **căpitan-comandorului dr. Marius-Adrian NICOARĂ** depus pentru editarea şi tipărirea a peste 100 de exemplare ale cărţii "Aeroplanul Vlaicu" – scrisă chiar de inginerul Vlaicu –, material realizat conform cu originalul apărut în anul 1911 la Atelierele grafice SOCEC & Comp.

Printre invitaţi am remarcat prezenţa secretarului de stat pentru relaţia cu parlamentul, informare publică şi creşterea calităţii vieţii personalului, **Mihail Vasile-OZUNU**, care a dat citire unui mesaj din partea ministrului apărării naţionale, **Gabriel OPREA**, locţiitorului şefului Statului Major General, **generalul-locotenent Ştefan OPREA**, dar şi numeroşi reprezentanţi ai unor asociaţii şi fundaţii apropiate aviatorilor militari, cadre militare în rezervă şi retragere, veterani de război.

Mitingul aviatic, momentul de final al manifestărilor dedicate geniului aeronautic al lui **Aurel VLAICU**, a încântat audienţa prin evoluţii deosebite realizate cu toate tipurile de aeronave aflate în dotarea Forţelor Aeriene şi s-a încheiat, în aplauzele spectatorilor, cu un exerciţiu tactic de căutare-salvare, executat de către detaşamentul de Forţe Speciale din cadrul Forţelor Aeriene, poliţia militară şi paraşutiştii de la Şcoala de Aplicaţie.

Evoluţie spectaculoasă a avioanelor IAR-99 ŞOIM

Mirajul zborului urmărit de la sol

"Prin zborul din 17 iunie 1910 realizat pe câmpul Cotrocenilor, cu primul avion proiectat, construit şi pilotat în România, Aurel Vlaicu a aşezat ţara noastră pe harta unui grup elitist al ţărilor care au dat dovadă de viziune într-un domeniu – zborul – ce părea, în acea perioadă, hărăzit doar păsărilor. Zborul inginerului Aurel Vlaicu a demonstrat rolul pe care aviaţia urma să-l aibă în cazul unor conflicte armate, a însemnat, putem spune, piatra de temelie a aeronauticii militare. Viaţa şi pilda sa – geniale şi eroice deopotrivă – au devenit repere în drumul spre afirmare al fiecărui aviator militar, Steaua Polară după care ne orientăm traiectoriile carierei de cuceritori ai înălţimilor. Viaţa şi opera lui Aurel Vlaicu vor rămâne pentru generaţiile viitoare un imbold, un ideal de atins în slujba patriei, binelui şi progresului naţiunii române, ale omenirii", a fost mesajul către invitaţi şi participanţi al şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU.

Dezvelirea monumentului "Aspiraţie", operă a sculptorului Constantin Sinescu

CARPATHIAN SUMMER 2010

Maior VIOREL AMZĂRESCU

În perioada 9–14 mai a.c., Baza 90 Transport Aerian Otopeni a fost gazda exerciţiului bilateral româno-american "CARPATHIAN SUMMER 2010".

Scopul exerciţiului a constat în antrenarea în comun a militarilor români şi americani în planificarea şi executarea misiunilor complexe de transport aerian, precum şi în ceea ce priveşte mentenanţa aeronavelor de tipul C-130.

La "CARPATHIAN SUMMER 2010", partea americană a participat cu Escadrila 37 Transport Aerian de la Ramstein, iar partea română cu Escadrila 901 Aviaţie de Transport Strategic, din cadrul Bazei 90 Transport Aerian. Totodată, exerciţiul a avut printre obiectivele generale şi comune realizarea unui schimb de experienţă şi familiarizarea cu procedurile de sprijin logistic aerian, respectiv introducerea-scoaterea din teatrul de operaţii pentru forţele din Afganistan. Tot cu această ocazie s-au reluat legăturile tradiţionale, prin coordonare şi colaborare, între cele două baze aeriene, Otopeni şi Ramstein.

După cum aprecia **căpitan-comandorul Viorel Pană,** comandantul Escadrilei 901 Aviaţie Transport Strategic, *"partenerul american şi-a propus să se antreneze în executarea unei dislocări (prin exerciţiu la Otopeni), să execute zboruri ziua şi noaptea în spaţiu necontrolat şi sub dirijarea organelor aeronautice civile. De asemenea, a efectuat zboruri nocturne cu ajutorul dispozitivelor de vedere pe timp de noapte, precum şi schimbul de experienţă pe linia procedurilor de evacuare aero-medicală.*

Partea română a realizat schimbul de experienţă privind pregătirea şi planificarea operaţiunilor pentru dislocarea în teatrele de operaţii, a sprijinului logistic şi de mentenanţă aferente executării unei dislocări, precum şi asigurarea mentenanţei în teatrele de operaţii. Totodată s-au efectuat proceduri specifice pentru pregătirea materialelor la dislocare şi pe timpul executării misiunilor intrateatru. În plus, am participat la antrenamentele în comun ale echipelor de evacuare aero-medicală române şi americane".

Trebuie menţionat că nu s-a zburat cu aeronave româneşti, ci numai cu cele americane, datorită continuării misiunilor noastre în teatrele de operaţii. Toată problematica aferentă sprijinului naţiunii gazdă a fost asigurată de Baza 90 Transport Aerian.

Deşi sunt diferenţe operaţionale, pentru că americanii au în dotare aeronave C-130 J (cu trei oameni în echipaj, faţă de cinci la noi pe C-130 B şi C-130 H), procedurile folosite sunt aceleaşi pentru a opera în misiuni. La fel şi în ceea ce priveşte evacuarea aero-medicală sau mentenanţa, care la partenerul american este mult simplificată prin evidenţa computerizată.

Vineri, 14 mai a.c., la Ziua Distinşilor Vizitatori, alături de **ambasadorul SUA în România, Excelenţa Sa Mark Gitenstein,** şi de **generalul de brigadă Mark O. Schissler** din Comandamentul Forţelor Aeriene ale SUA în Europa, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu,** şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, aprecia că: *"La sfârşitul exerciţiului, care se înscrie în parteneriatul strategic româno-american, au fost îndeplinite obiectivele propuse. "CARPATHIAN SUMMER 2010" reprezintă încă un pas pentru dezvoltarea relaţiilor dintre aviatorii militari români şi colegii lor americani, conform principiului <<Ne instruim împreună, luptăm împreună>>".*

Evaluare tehnică pentru radarele FPS-117

Locotenent-colonel NICOLAE BABAN

La sfârşitul lunii aprilie a.c., o echipă SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe) a efectuat o evaluare tehnică a unor poziţii radar FPS-117 din compunerea Forţelor Aeriene Române. Radarele evaluate fac parte din forţele aflate sub comandă NATO pentru executarea Serviciului de Poliţie Aeriană.

Activitatea a fost precedată de o evaluare tehnică naţională condusă de **colonelul Valentin Melinte,** şeful secţiei instrucţie radiolocaţie şi război electronic.

Ambele echipe de evaluatori au verificat personalul, tehnica radar şi de comunicaţii, sprijinul logistic, organizarea întreţinerilor, infrastructura, precum şi capacitatea de a opera fără sprijin extern în situaţii de criză. Au fost remarcate competenţa şi profesionalismul personalului, precum şi starea de operativitate a tehnicii.

În ceea ce priveşte punctele slabe, au fost făcute recomandări pentru încadrarea funcţiilor vacante şi s-a abordat problema infrastructurii de acces inadecvată, în special în cazul poziţiilor din zonele muntoase. Pentru remedierea acestui aspect, comisia SHAPE a propus refacerea infrastructurii, din fonduri NATO, şi achiziţionarea unui mijloc de transport a personalului, adaptat zonei de munte.

Mark Gitenstein: Achiziţionarea de avioane F-16, cel mai puţin costisitor şi cel mai eficient demers

Ambasadorul SUA la Bucureşti, Mark Gitenstein, a declarat, cu ocazia recepţiei oferite de ambasada SUA la Bucureşti pentru sărbătorirea zilei de 4 iulie – Ziua Independenţei SUA – că achiziţionarea de avioane F-16 de către România este "cel mai puţin costisitor şi cel mai eficient" demers în condiţiile existenţei unui consens în Armata Română privind necesitatea de a avea avioane noi.

"În primul rând, există un consens clar la nivelul Armatei Române că vreţi să fiţi parte a programului F-35. Este, de asemenea, un consens clar că vă doriţi un avion care să fie interoperabil cu aparatele NATO. Pare, de asemenea, să existe un consens clar că vă doriţi să schimbaţi actualele aparate", a explicat Gitenstein, într-o discuţie cu agenţiile de presă, care a avut loc înainte de începerea ceremoniei de 4 iulie.

El a adăugat că "cel mai puţin costisitor şi cel mai eficient" demers este, potrivit experţilor, achiziţionarea de aparate F-16.

"Este mai puţin scump, este mai interoperabil cu NATO şi este singurul dintre avioane care a fost testat în luptă**.** Dar, în cele din urmă, cred că cel mai important este că acordul pe tema F-16 este unul între forţele aeriene – între Forţele Aeriene Americane, cele mai bune din lume, şi Forţele Aeriene Române. Cea mai mare parte a banilor se va duce pe pregătirea piloţilor, ceea ce e foarte bine. Dar ştiu că sunt alţii care nu gândesc ca mine", a spus Gitenstein.

sursa: mediafax.ro

Rolul şi importanţa noului model de avion multirol pentru securitatea naţională şi colectivă

Maior ***CRISTIAN ŞOLEA***

La sfârşitul lunii aprilie a.c. a avut loc la Plovdiv, Bulgaria, conferinţa internaţională cu tema „Rolul şi importanţa noului model de avion multirol pentru securitatea naţională şi colectivă".

La activitate au participat o serie de personalităţi militare şi civile, atât din plan local, cât şi internaţional. Astfel, au fost prezenţi şi au prezentat scurte alocuţiuni ministrul adjunct al apărării din Bulgaria, şeful Forţelor Aeriene Bulgare, directorul adjunct al Diviziei Planuri şi Politici din cadrul NATO IMS (NATO International Military Staff), directorul Direcţiei de Afaceri Internaţionale din cadrul Forţelor Aeriene ale Greciei, şeful Forţelor Aeriene din Cehia, directorul general al Serviciilor de Trafic Aerian din Bulgaria etc.

Reprezentantul Forţelor Aeriene Române la conferinţă, **generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru Găluşcă**, şeful Instrucţiei şi Doctrinei din SMFA, a prezentat participanţilor viziunea categoriei noastre de forţe referitoare la programul avionului multirol. „Opţiunea noastră are la bază îmbunătăţirea actualelor capabilităţi şi limitări ale aeronavei MiG-21 LanceR, precum şi responsabilităţile asumate de România în cadrul NATO la momentul accederii în alianţă. De asemenea, experienţa acumulată în calitate de membru NATO cu drepturi depline constituie un alt unghi din care abordăm identificarea necesităţilor pentru configurarea unei platforme de luptă care să îndeplinească cerinţele noastre, pe care să ne-o permitem financiar şi care să fie disponibilă", au fost reperele pe care s-a bazat prezentarea reprezentantului României.

Un moment interesant al conferinţei a constat în remarca directorului Direcţiei Afaceri Internaţionale din cadrul Forţelor Aeriene ale Greciei, care preciza faptul că ar trebui, probabil, modificat art. 5 din carta NATO, în sensul înlocuirii conceptului de „Apărare Colectivă" cu conceptul de „Securitate Colectivă", concept mult mai aplicabil mediului de securitate contemporan şi cu implicaţii acţionale diferite.

HAWK – schimb de experienţă

Căpitan ***IRINEL IVORCIUC***

La începutul lunii mai a.c., o delegaţie din cadrul Batalionului de rachete sol-aer HAWK a participat, în cadrul unui schimb de experienţă, la exerciţiul tactic cu trageri reale cu sisteme de rachete sol-aer HAWK în poligonul Biscarosse, Franţa.

Delegaţia română a asistat, cu această ocazie, la activităţile desfăşurate pentru dislocarea tehnicii, executarea marşului, ocuparea noului dispozitiv, executarea lucrărilor de orientare, aliniere şi verificare a tehnicii. Pe timpul tragerilor, ofiţerii români au participat la activităţile din Punctul Mobil de Conducere a Focului, la activităţile din Centrul de Distribuţie a Focului, precum şi la activităţile de transport şi încărcare a lansatoarelor cu rachete de luptă şi la verificările de pirotehnie ale rachetelor.

REUNIUNEA INFORMALĂ A ŞEFILOR FORŢELOR AERIENE

Locotenent-colonel IULIAN MĂCREANU

În perioada 14-19.07, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU** a participat la ceremonialul aniversar organizat de Forţele Aeriene Regale ale Marii Britanii cu ocazia celei de-a 70-a aniversări a "Bătăliei Angliei"– RIAT 2010.

În cadrul activităţilor, agenda a mai cuprins reuniunea informală a şefilor forţelor aeriene şi întâlnirea şefului SMFA cu şeful Forţelor Aeriene ale SUA, **generalul Norton SCHWARTZ**.

Moment marcant în cadrul manifestărilor, conferinţa şefilor forţelor aeriene a dezbătut trei teme majore referitoare la viitorul acestora: ■ Capacitatea de descurajare a Forţelor Aeriene în secolul XXI; ■ Influenţa noilor ameninţări şi provocări asupra structurii de forţe în viitor şi Puterea aeriană în epoca războiului cibernetic.

Din prezentările şefilor forţelor aeriene din SUA, Marea Britanie, Franţa, China, India şi România s-au desprins o serie de idei de interes general, precum: *nevoia înţelegerii profunde şi corecte a tradiţiilor şi valorilor culturale ale adversarului*; *impunerea unei politici de comunicare mai ofensivă între parteneri şi a unei cooperări tot mai eficiente între categoriile de forţe*; *transformarea puterii aeriene într-un mijloc eficient de descurajare* şi captarea sprijinului politic în realizarea acestui deziderat; *impunerea Forţelor Aeriene ca lideri în "lupta în ciberspaţiu"*.

În prezentarea sa, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române a reiterat, ca detaliu extrem de important, necesitatea respectării principiului proporţionalităţii în folosirea forţei ca element coercitiv sau de descurajare, altfel putându-se obţine efecte adverse, nedorite şi care să înrăutăţească situaţia în loc să o rezolve. A oferit, ca exemplu semnificativ în argumentaţia sa, cazul organizaţiei teroriste cecene "Văduvele Negre".

De asemenea, la întâlnirea pe care **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU** a avut-o cu şeful Forţelor Aeriene ale SUA, **generalul Norton SCHWARTZ** – întâlnire la care au mai participat şi **generalul Roger BRADY**, şeful Forţelor Aeriene ale SUA din Europa, **generalul-maior Richard PERRAUT**, adjunctul subsecretarului pentru relaţii internaţionale ale USAF şi trei consilieri ai şefului USAF – şeful SMFA a prezentat decizia autorităţilor române de a continua găsirea unor soluţii pentru continuarea programului avion multirol al Forţelor Aeriene Române prin achiziţionarea de avioane F-16 de la USAF. Totodată, a mulţumit partenerilor americani pentru sprijinul constant oferit aviaţiei militare române şi a propus şefului USAF să efectueze o vizită oficială în România, invitaţie ce a fost acceptată cu plăcere.

Datorită volumul complex de informaţii tranzitate, activităţile desfăşurate la Academia Regală a Apărării de la Shrivenham şi la Baza Aeriană Fairford s-au constituit într-un bun prilej de întâlniri şi discuţii cu reprezentanţi de nivel înalt din Forţele Aeriene din NATO şi Uniunea Europeană, referitoare la obiectivele forţei, modernizarea şi procesul de transformare în cadrul Forţelor Aeriene Române. În plus, ceremonialul dedicat "Bătăliei Angliei" a omagiat contribuţia pe care Forţele Aeriene Britanice şi aliate au avut-o la succesul misiunii, într-un moment de importanţă deosebită pentru salvgardarea valorilor fundamentale ale umanităţii, însă, a transmis şi un mesaj profund despre dăruire, sacrificiu şi onoare către generaţiile actuale şi viitoare.

Reacreditarea Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă"

Colonel NICUŞOR ŢACU

În perioada 23–25.06.2010 a avut loc evaluarea Academiei Forţelor Aeriene de la Braşov de către comisia ARACIS – Agenţia Română de Asigurare a Calităţii în Învăţământul Superior, în scopul reacreditării instituţiei. Activitatea este deosebit de importantă, deoarece va stabili statutul universitar al academiei pentru următorii cinci ani.

Comisia ARACIS, formată din cadre didactice aparţinând mai multor centre universitare din ţară şi străinătate, a analizat şi evaluat, cu maximă exigenţă, cele trei programe de studii universitare de licenţă derulate în AFA – Managementul Organizaţiei, Managementul în Aviaţie şi Managementul Traficului Aerian.

Concomitent, au fost verificate spaţiile de învăţământ şi logistica didactică, activitatea financiară a instituţiei, pregătirea profesională a absolvenţilor şi gradul de satisfacţie a beneficiarilor faţă de calitatea acestora.

IAR-99 ŞOIM – evoluţie în Bulgaria

Căpitan ROBERT BOCAN

În perioada 21.05 – 24.05.2010, Forţele Aeriene Române au participat, cu două aeronave IAR-99 ŞOIM aparţinând Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene „Aurel Vlaicu", la mitingul aviatic „Bulgarian International Air Festival" organizat la baza aeriană Dolna Mitropolia, cu ocazia aniversării Centenarului Aviaţiei Bulgare.

Din echipaj au făcut parte: **locotenent-comandorii Dănuţ SAVA, Teodor TIMOFTE, Luminel BULFAN, Gheorghe ISTRATE** şi echipa tehnică sub îndrumarea **locotenent-comandorului ing. Daniel Sandu.**

Delegaţia română a prezentat la sol şi în zbor aeronava IAR-99 ŞOIM, aprecierile reprezentanţilor bulgari fiind deosebite, în special faţă de capabilităţile de manevră, echiparea cu sisteme de avionică moderne şi posibilitatea de operare a unor echipamente speciale (container de iluminare laser şi mijloace de luptă radioelectronice).

La miting au mai participat aeronave militare de tipul PC-9, SU-25 şi MiG-29 aparţinând Forţelor Aeriene Bulgare şi aeronave F-15 din cadrul Forţelor Aeriene ale Statelor Unite ale Americii – Europa (US Air Force Europe – USAFE).

Radiolocaţia la a 55-a aniversare

Locotenent LAURA COZLOV

Ziua Radiolocaţiei – 25 iulie – s-a sărbătorit anul acesta la Muzeul Aviaţiei. La manifestare au participat **generalul de flotilă aeriană Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ, generalul de flotilă aeriană Ştefan DĂNILĂ, colonelul Ilie CAMENŢU,** personal activ şi în rezervă din arma radiolocaţie şi invitaţi ai acestora.

Cu acest prilej s-a dat citire ordinului şefului Statului Major General, mesajului şefului Statului Major al Forţelor Aeriene şi s-au înmânat embleme de onoare ale Forţelor Aeriene pensionarilor radiolocatorişti care au contribuit la formarea specialiştilor în armă.

Comandantul Batalionului 1 Supraveghere Aeriană, **locotenent-colonelul Maxim GHEORGHE** ne-a precizat că s-au sărbătorit 55 de ani de la înfiinţarea trupelor radiotehnice. Acesta a adăugat că, faţă de majoritatea armelor care îşi serbează ziua atunci când a apărut specialitatea militară sau prima subunitate din armă, radiolocaţia îşi serbează ziua atunci când structurile destinate observării spaţiului aerian s-au reunit într-un sistem unic la nivel naţional.

"Şedinţă" cu nimb istoric

Ziua transmisioniştilor militari

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

În data de 14 iulie 1873, prin Înaltul Decret cu numărul 1303, **regele Carol** aproba înfiinţarea primei secţii de telegrafişti militari, compusă dintr-un şef de secţie, 15 manipulatori, şefi de ateliere, sergenţi şi 30 de lucrători telegrafişti, o secţie împărţită în trei căprării.

Statul Major al Forţelor Aeriene a recunoscut importanţa sărbătoririi celor 137 de ani de tradiţie a transmisioniştilor militari printr-un moment aniversar organizat la Batalionului 85 Comunicaţii Aero şi Informatică. Prezenţa, la Iasmin, a locţiitorului şefului SMFA, **generalul-maior Virgil RISTEA**, a şefului Instrucţiei şi Doctrinei,

generalul de flotilă aeriană Alexandru-Petru GĂLUŞCĂ, dar şi a numeroşi invitaţi de marcă, printre care foşti comandanţi ai aviaţiei militare şi ai unităţilor de transmisiuni, a conferit prestanţă şi cinstire evenimentului.

Programul dedicat acestei aniversări a cuprins un ceremonial militar, citirea mesajelor transmise cu acest prilej de către ministrul apărării naţionale, **Gabriel OPREA**, şeful Statului Major General, **amiralul Gheorghe MARIN**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU** şi şeful Direcţiei Comunicaţii şi Informatică, **contraamiralul de flotilă Cristea CUCOŞEL**, premierea câştigătorilor competiţiilor sportive dedicate momentului, vizitarea unei expoziţii-document cu tehnică de comunicaţii şi informatică, dar şi un moment de reculegere pentru colegii şi camarazii dispăruţi în tragedia de pe aerodromul Tuzla.

Sfinţirea locului bisericii de la Muzeul Aviaţiei

Locotenent LAURA COZLOV

În data de 19 iulie a.c. a avut loc sfinţirea locului bisericii care se va ridica în curtea Muzeului Aviaţiei. La eveniment au participat, din partea Forţelor Aeriene, **colonelul Ilie Camenţu,** locţiitorul şefului Instrucţie şi Doctrine din SMFA, **comandorul Adrian ILIE ,** comandantul Muzeului Aviaţiei şi personalul Muzeului Aviaţiei.

Biserica va purta hramul Sfântul Ierarh Grigore Dascălu şi Sfântul Ierarh Spiridon iar sfinţirea locului a fost făcută de **Preasfinţitul Varsanufie PRAHOVEANU, părintele George MANEA** de la Statul Major al Forţelor Aeriene, **părintele Marius GUGUCI** de la Flotila 90 Transport Aerian, **părintele Dumitru BOSTAN** de la Statul Major al Forţelor Navale şi **părintele Daniel NEGOIŢĂ** de la Comandamentul Operaţional Aerian.

Biserica va avea o arhitectură deosebită, va fi construită din lemn de stejar şi sculptată de o echipă din zona Maramureşului condusă de **meşterul Perţa Cuza Alexandru.** Exteriorul s-a realizat în Maramureş, cuprinde motive specifice zonei şi mai mulţi sfinţi sculptaţi în lemn, iar acoperişul va fi realizat la Muzeul Aviaţiei tot de aceeaşi echipă.

Antrenament EOD

Căpitan FLORIN DRĂGOI

În perioada 12–16.07., în poligonul de la Capu Midia, specialişti EOD – dispozitive explozive improvizate de la Grupul EOD din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene, de la Direcţia Generală de Informaţii a Armatei, Grupurile de scafandri EOD din Statului Major al Forţelor Navale şi Statul Major al Forţelor Terestre, au participat la o misiune de pregătire şi antrenament.

Scopul activităţilor desfăşurate a fost acela de antrenare în comun, de împărtăşire a lecţiilor învăţate şi de aprofundare a rezultatelor noilor experienţe acumulate, testarea de noi proceduri standard de operare în diferite condiţii şi situaţii, precum şi derularea de proceduri specifice acţiunilor în zone speciale.

Antrenamentul militarilor din grupurile EOD a fost structurat pe durata a 3 zile, în care sau executat: proceduri de operare pentru neutralizarea şi distrugerea muniţiilor explozive convenţionale neexplodate şi a dispozitivelor explozive improvizate prin diferite procedee; proceduri de operare pentru recuperarea personalului din câmpuri de mine şi zone periculoase cu ajutorul elicopterului; proceduri de distrugere a muniţiilor neexplodate largate/găsite în ape puţin adânci.

OMUL TREBUIE VALORIFICAT, DAR ŞI VALORIZAT LA NIVELUL AŞTEPTĂRILOR ŞI PRESTAŢIEI PROFESIONALE

Căpitan MIRCEA BARAC

Interviu cu comandorul Ion Matei Mălăelea, şeful secţiei personal din Statul Major al Forţelor Aeriene

– Domnule comandor, una din cutumele ştiinţelor manageriale spune că resursa umană reprezintă bunul cel mai de preţ al unei organizaţii. Cum aţi caracteriza această componentă a Forţelor Aeriene Române la nivelul anului 2010?

– În abordarea acestei problematici trebuie plecat de la premisa că, deşi sistemele de arme şi echipamente reprezintă un element important al componentei fizice a organizaţiei noastre definită ca **putere aeriană,** elementul decisiv al acesteia îl reprezintă, totuşi, resursa umană. Afirmaţia mea este susţinută de faptul că personalul necesar încadrării Forţelor Aeriene este foarte greu de recrutat şi format, având în vedere specificul tehnic al armelor şi specialităţilor componente şi diversităţii categoriilor de personal existente.

Analiza şi măsurile stabilite în domeniul managementului personalului la nivelul SMFA, în perioada 2009–2010, au permis abordarea cu realism a tuturor problemelor şi fenomenelor care s-au manifestat în acest domeniu şi au generat o nouă abordare, pragmatică şi curajoasă pentru promovarea unui program îndrăzneţ de formare a personalului, utilizând toate soluţiile la dispoziţie.

Astfel, în prezent, parcurgem o etapă de ajustări structurale, de eficientizare a structurilor, în conformitate cu noile misiuni şi cerinţe actuale generate de procesul de transformare a Forţelor Aeriene, de reproiectare a fluxurilor de personal şi de creare a condiţiilor necesare introducerii planificării carierei individuale, ca o etapă absolut necesară a procesului de reformă a activităţii în acest domeniu. Acest proces a demarat sub auspiciile calităţii şi se derulează în direcţia modernizării. Rezultatele, deşi nu întotdeauna conforme cu aşteptările, reflectă noua viziune a structurii specializate de resurse umane pentru alinierea graduală, chiar definitivă, la standardele de operare ale Alianţei Nord-Atlantice. Procesul este deosebit de complex şi sinuos, implicând angajarea unor resurse semnificative, umane şi materiale. Din această perspectivă, omul trebuie valorificat, dar şi valorizat la nivelul aşteptărilor şi prestaţiei profesionale. Încurajarea competenţei, a spiritului de competiţie, a calităţii umane autentice reprezintă unele dintre avantajele fundamentale ale acestui proces.

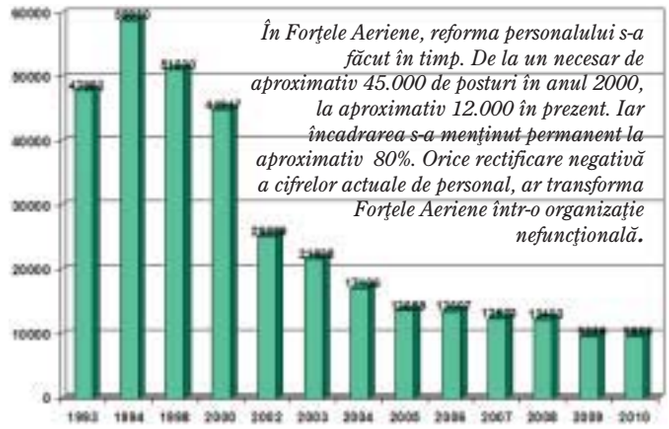
– Din punct de vedere procentual, care este situaţia încadrării cu personal în acest moment?

– Urmare a procesului de reorganizare din anul 2010, mă refer aici la cele două etape – structurile logistice, începând cu 01.06.2010, respectiv structurile luptătoare cu 01.07.2010, am reuşit să remediem unele disfuncţii generate de un nivel redus de încadrare.

Astfel, după încadrarea structurilor supuse procesului de reorganizare, la 01.07.2010 nivelul de încadrare cu personal din Forţele Aeriene este de aproximativ 80% pe categorii, un nivel mai scăzut înregistrându-se la ofiţeri - aproximativ 65%, la maiştri militari şi subofiţeri procentul fiind de aproximativ 75%. Rezultă, astfel, un raport între aceste categorii de aproximativ 1 ofiţer/2,45 maiştri militari şi subofiţeri. De subliniat aici faptul că în cadrul Forţelor Aeriene, una din calităţile de bază ale ofiţerului, datorită specificului armelor din categoria noastră de forţe, este aceea de luptător. Din acest motiv, raportul existent în prezent între corpurile de cadre ofiţeri/maiştri militari şi subofiţeri este unul corect pentru Forţele Aeriene. Din fericire, în cazul corpului soldaţilor gradaţi voluntari, procentul de încadrare este de aproximativ 80%, iar în cazul personalului civil contractual, procentul depăşeşte 90%.

Privind retrospectiv, observăm că necesarul de efective a scăzut continuu şi considerabil (de la aproximativ 45.000 de posturi în 2000, la aproximativ 13.500 în 2005 şi 12.200 de posturi în prezent), nivelul de încadrare menţinându-se acelaşi – în jur de 80%. Orice rectificare negativă a cifrelor actuale de personal, ar transforma Forţele Aeriene într-o organizaţie nefuncţională.

În Forţele Aeriene, reforma personalului s-a făcut în timp. De la un necesar de aproximativ 45.000 de posturi în anul 2000, la aproximativ 12.000 în prezent. Iar încadrarea s-a menţinut permanent la aproximativ 80%. Orice rectificare negativă a cifrelor actuale de personal, ar transforma Forţele Aeriene într-o organizaţie nefuncţională.



Evoluţia dinamicii personalului din Forţele Aeriene

– Aţi precizat că nivelul încadrării în cazul ofiţerilor, în special, dar şi al subofiţerilor este deficitar. Care sunt cauzele, care sunt efectele şi ce măsuri au fost luate pentru a remedia această deficienţă de sistem?

– Într-adevăr, deşi din punct de vedere statistic, nivelul general de încadrare este bun, aproximativ 80%, în realitate există deficite foarte mari la baza "piramidei cadrelor".

Cauzele care au influenţat acest proces au constat, în principal, într-un management defectuos, atât din punct de vedere al aplicării ghidului carierei militare, cât, mai ales, al diminuării exagerate a cifrelor de şcolarizare în perioada 2003–2008, fiind afectate dramatic specialităţi din armele de bază şi de sprijin. Practic, acestea nu au fost corelate cu dinamica de restructurare. Alte cauze care au favorizat această realitate au constat în solicitări foarte mari de pensionare în baza ordonanţei numărul **7/2001**, precum şi o serie de demisii înregistrate în anumite perioade, bazate pe o insuficientă motivare şi o anumită viziune privind perspectivele în cadrul sistemului.

Cu toate acestea, pot afirma că, deşi în ultimii ani am pierdut mulţi specialişti şi, mai ales, ofiţeri de comandă şi stat major, dar şi mulţi piloţi, avem o bază de selecţie bună şi am reuşit să "aşezăm" oamenii potriviţi la locurile potrivite, astfel încât să valorificăm eficient pregătirea şi abilităţile acestora, funcţie de cerinţele posturilor.

Totodată, actuala echipă de comandă a revigorat şi a oferit o nouă dimensiune procesului de încadrare/formare şi pregătire a personalului militar, accentul punându-se pe fundamentarea unei noi dinamici de formare a personalului în instituţiile militare de învăţământ. Concret, a fost majorată semnificativ cifra de şcolarizare pentru anii de învăţământ 2009–2010 şi 2010–2011, precum şi formarea, pe filieră indirectă, de ofiţeri şi subofiţeri.

– Care sunt principalele obiective ale politicii de personal pe termen scurt şi mediu în Forţele Aeriene?

– Pe scurt, fundamentarea unei dinamici de personal pentru o perioadă de cel puţin 5 ani.

Însă, pentru viabilitatea acestei prognoze este necesară existenţa unor structuri stabile, deoarece trebuie evitată situaţia în care transformările structurale,

determinate de necesitatea punerii în aplicare a strategiei logistice în Armata României, regândirea rolului structurilor luptătoare, precum și derularea programelor de înzestrare cu noua tehnică militară, să influențeze în mod negativ încadrarea absolvenților instituțiilor militare de învățământ.

Totodată, este necesară schimbarea mentalității personalului și aplicarea principiului îndeplinirii stagiului pe aceeași funcție maxim 3-4 ani și promovarea în spirală și alternanță. De asemenea, trebuie valorificată în mod eficient experiența personalului care și-a încheiat turul de serviciu la posturi în străinătate.

– Despre încadrarea structurilor dislocabile, ne puteți oferi câteva amănunte?

– Spre deosebire de celelalte categorii de forțe care, pentru structurile din oferta de forțe, au organizarea similară cu cea prevăzută în statul la pace, structurile dislocabile din Forțele Aeriene au state pentru misiune și sunt generate de unitățile de luptă, sprijin și logistice, pregătite de acestea și apoi evaluate, certificate și afirmate. Așadar, încadrarea lor se face cu personal care, la pace, este încadrat pe alte funcții, în diferite structuri. Ca nivel de încadrare, nu ne permitem să fie sub 90–95%, pentru a putea fi menținute operaționale.

În etapa actuală, aceste structuri dislocabile au suferit unele modificări, în sensul că sarcina constituirii lor s-a schimbat, în special pentru escadrilele de elicopterele IAR-330 SOCAT, odată cu resubordonarea celor două escadrile din fosta Bază 90 Transport Aerian.

– Cum caracterizați actualul sistem de apreciere a cadrelor militare?

– Sistemul de apreciere a personalului este materializat în "Aprecierea de serviciu", principalul document de lucru utilizat în vederea selecției pentru promovarea în funcție și înaintării în grad, încadrării pe posturi și trimiterii la diferite forme de pregătire.

Deși reprezintă o modalitate modernă de evaluare, similară multora dintre țările Alianței, se manifestă, în multe cazuri, un subiectivism evident din partea evaluatorilor militari care nu conștientizează că o evaluare corectă a subordonatului poate influența numirea acestuia pe funcția potrivită în raport cu abilitățile pe care le are.

Totodată, trebuie avut în vedere faptul că evaluarea nu este un proces care are loc o dată pe an, ci, acesta se desfășoară continuu, în cadrul consiliilor periodice și prin stabilirea de noi obiective de performanță. Numai în acest fel putem vorbi de o evaluare obiectivă.

– Considerați că actualul statut al cadrelor militare este în acord cu rolul pe care militarul Armatei României, în general, și al Forțelor Aeriene, în special îl are în cadrul societății?

– Atât solicitările structurilor centrale răspunzătoare de domeniul resurselor umane în Armata României, dar și la inițiativa noastră, a Forțelor Aeriene, s-au înaintat propuneri și s-au făcut demersurile necesare pentru amendarea cadrului legislativ specific. S-a vrut, prin aceasta, să se armonizeze prevederile actelor normative cu ceea ce reprezintă militarul român în noul context politico-militar în care se află România, cu îndatoriri și drepturi similare armatelor din Alianță și, în strânsă corelare, cu misiunile pe care le execută. Din păcate, aceste demersuri n-au constituit întotdeauna priorități legislative. Pentru noi, este important să menținem militarul la un statut ridicat, să-l motivăm, să-l protejăm. În acest fel și instituția în sine, armata, ar fi protejată. Mă refer aici la ușurința cu care unii specialiști tineri părăsesc sistemul militar fără a restitui valoarea reală a investiției în formarea și pregătirea lor.

Închei cu convingerea că un management eficient al resurselor umane din Forțele Aeriene, bazat pe dezvoltările conceptuale promovate de eșaloanele superioare pentru modernizarea acestui domeniu, reprezintă singura cale posibilă pentru valorificarea celei mai importante și valoroase resurse aflată la dispoziția factorilor de conducere pentru îndeplinirea misiunilor, resursa umană, elementul decisiv al puterii aeriene naționale.

Modificări structurale la nivelul Forțelor Aeriene

ÎNFIINȚAREA FLOTILELOR DE AVIAȚIE

Căpitan MIRCEA BARAC

În cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, începând cu data de 1 iulie a.c., s-au produs o serie de modificări structurale care au ca scop asigurarea unui grad sporit de interoperabilitate cu structurile Alianței Nord-Atlantice și, totodată, păstrarea tradițiilor în cadrul Forțelor Aeriene.

Astfel, următoarele structuri s-au modificat după cum urmează: ■ Baza 90 Transport Aerian s-a transformat în Flotila 90 Transport Aerian; ■ Baza 71 Aeriană s-a transformat în Flotila 71 Aeriană; ■ Baza 86 Aeriană s-a transformat în Flotila 86 Aeriană; ■ Baza 95 Aeriană s-a transformat în Flotila 95 Aeriană.

Flotilele Aeriene sunt mari unități de aviație, organizate pe escadrile, în funcție de misiunile pe care le au de îndeplinit, iar implementarea lor are ca efect creșterea capacității operative, a capacității de manevră și a posibilităților de sprijin logistic. Realizarea acestor noi capabilități asigură o capacitate de reacție sporită la evoluția dinamică a situației aeriene, într-un sistem de comandă și control integrat.

"Transformarea a presupus regândirea obiectivelor forței negociate cu NATO, astfel încât fiecare flotilă să aibă în responsabilitate cel puțin un obiectiv, în funcție de tehnica din dotare. Din punct de vedere al instrucției nu sunt modificări majore, deoarece se continuă pregătirea individuală conform planificării inițiale. Este adevărat, pentru unele structuri, instrucția se continuă de pe noile locații", ne-a declarat **comandorul Florin Tudor**, șeful serviciului instrucție din SMFA.

"Rațiunea acestei transformări a fost organizarea modulară a vechilor structuri. Organizarea modulară a fostelor baze aeriene presupune funcționarea, pe aceleași locații și cu aceleași misiuni a unei structuri combatante – flotila de aviație, a unei structuri logistice și a unei structuri de mentenanță. Diferența majoră constă în faptul că deși structurile logistice și de mentenanță vor deservi în continuare actualele flotile, ele se vor subordona recent înființatei Baze 91 Logistice a Forțelor Aeriene.

În concluzie, în noua organizare, structurile combatante – flotilele vor fi degrevate de sarcinile administrative și logistice, având ca efect optimizarea activității operaționale a acestora", am aflat de la **căpitan-comandorul Vasile Toader,** șeful secției Operații din SMFA.

Transformarea și modernizarea Forțelor Aeriene reprezintă un proces continuu de dezvoltare și integrare de noi concepte, strategii, doctrine și capabilități, cu scopul de a crea structuri operaționale suple, de a simplifica lanțul de comandă-control și de a îmbunătăți eficiența și capacitatea de adaptare la noul mediu de securitate, deosebit de complex.

Corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor

Predare de ştafetă la nivel de lider

Plutonier adjutant
SORIN SĂFTOIU

În orice organizaţie, un bun management este asigurat de o relaţionare optimizată pe niveluri şi pe structuri. Cu atât mai mult, o instituţie militară trebuie să-şi aşeze structurile pe factori decizionali bine stabiliţi. Astfel, la nivelul unei structuri precum corpul maiştrilor militari şi subofiţerilor, s-a decis crearea unei funcţii de legătură a acestora cu comanda marilor unităţi, o reprezentare a lor la nivelurile superioare de decizie.

La Forţele Aeriene această funcţie a fost încadrată, în premieră, de **maistrul militar principal Clementin ISPRĂVNICELU**. După o muncă asiduă, desfăşurată pe durata a 5 ani, perioadă dominată de efectele debutului în branşă, a sosit şi momentul tranziţiei acestuia spre alte deziderate profesionale. Pe 25 iunie a.c., funcţia de consilier al comandantului pentru probleme de maiştri miliari şi subofiţeri la Statul Major al Forţelor Aeriene a fost predată **maistrului militar principal Gabriel ENACHE**.

Într-un cadru festiv, la care au participat consilierii comandanţilor din garnizoana Bucureşti, în prezenţa şefului Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**, "coloana vertebrală a armatei" şi-a prezentat respectul şi mulţumirea pentru cel care i-a ghidat timp de 5 ani şi, de asemenea, şi-a expus aşteptările către noul său lider.

Prezentarea maistrului militar Clementin ISPRĂVNICELU, o fină detaliere a atribuţiilor şi reuşitelor din mandatul său, a stârnit o emoţie vizibilă în rândul participanţilor. De la promovarea imaginii corpului de cadre – regula de bază şi definitorie a funcţiei – la relaţia cu comanda unităţii, de la implementarea concursului "Cel mai bun dintre cei buni" – dedicat membrilor corpului – la trecerea insignei de consilier al comandantului în memoriul personal, de la dezvoltarea cursului de "training to training", absolvit deja de 3 dintre colegii subofiţeri, la relaţiile cu partenerii americani de nivel similar, toate aceste elemente prezentate au conferit pregnanţă şi profesionalism activităţii desfăşurată de consilierul comandantului.

Conştient de nivelul înalt la care trebuie să continue activitatea, noul consilier al comandantului, maistrul militar Gabriel ENACHE a ales, în cuvântul său de debut în funcţie, să mulţumească predecesorului său pentru activitatea şi efortul depuse întru cinstirea corpului de cadre din care facem parte, să mulţumească, de asemenea, conducerii Statului Major al Forţelor Aeriene, şi şefului acestuia în special, pentru implicarea în rezolvarea problemelor aduse în faţa lor spre studiu şi rezolvare. "Pentru viitor, trebuie să ne luptăm cu mugurii unei superficialităţi ce încearcă să atenueze din efortul militarilor de îndeplinire a atribuţiilor funcţionale, dar şi cu o mediocritate de multe ori preferată unei pregătiri continue", remarca noul consilier în mesajul său.

Înainte de conferirea simbolului dedicat acestei funcţii şi oamenilor ce au fost, sunt şi vor fi numiţi pe viitor – un arc de triumf gravat cu numele primului consilier – un simbol trecut apoi în responsabilitatea succesorului acestuia, şeful Forţelor Aeriene a ţinut să mulţumească, din partea conducerii, pentru activitatea maistrului militar principal Clementin ISPRĂVNICELU, să sublinieze realizările mandatului acestuia şi, desigur, să puncteze coordonatele pe care trebuie să îşi axeze misiunea noul lider al subofiţerilor şi maiştrilor militari. "Consilierul trebuie, în primul rând, să sprijine comandantul, şi abia apoi trebuie să lupte împotriva implementării, în rândul cadrelor, a imaginii de lider sindical. El nu este <<paratrăsnetul>> împotriva ordinelor şi deciziilor şefilor, el este un lider care are nevoie să şlefuiască o relaţie şef-subordonat, un lider care trebuie să creeze relaţii egale pe paliere egale şi relaţii normale, de conduită a mecanismului comenzii, pe

nivelurile diferite ale corpurilor de cadre", sublinia liderul Forţelor Aeriene, în încheierea alocuţiunii sale .

Nu ne rămâne decât să îi urăm maistrului militar Gabriel ENACHE un drum lin, o atitudine reprezentativă pentru corpul de cadre din care provine şi un mandat în care necesităţile maiştrilor militari şi subofiţerilor să fie împlinite într-un procent semnificativ.

Maistrul militar principal Gabriel ENACHE s-a născut în oraşul Urlaţi, judeţul Prahova, la data de 11 februarie 1968. A urmat cursurile Şcolii Militare de Ofiţeri Activi, Maiştri Militari şi Subofiţeri de Artilerie şi Rachete Antiaeriene "Leontin Sălăjan" din Braşov.

A îndeplinit funcţii de operator grup radiotehnic şi de maistru militar de stat major în unităţi operative ale Statului Major al Forţelor Aeriene. În paralel cu activitatea desfăşurată în misiuni externe – Afganistan 2006, Lituania 2007, Kabul 2009 – a urmat cursurile Facultăţii de Litere şi Ştiinţe din cadrul Universităţii de Petrol şi Gaze de la Ploieşti.

Din luna iulie ocupă funcţia de consilier al comandantului pentru probleme de

maiştri militari, subofiţeri şi soldaţi gradaţi voluntari la Statul Major al Forţelor Aeriene. Maistrul militar principal Gabriel ENACHE este căsătorit şi are doi copii.

Studii:

◆ Curs NATO de pregătire în domeniul logistic al Forţelor Aeriene – Ramstein, 22.09–26.09.2008;

◆ Universitatea de Petrol şi Gaze, Facultatea de Litere şi Ştiinţe, specializarea Limba şi Literatura Română – Limba şi Literatura Engleză, 2004–2008;

◆ Şcoala Militară de Ofiţeri Activi, Maiştri Militari şi Subofiţeri de Artilerie şi Rachete Antiaeriene "Leontin Sălăjan", Braşov, 1986–1989.

Funcţii îndeplinite (selectiv):

◆ din 01.07.2010 – Consilier al comandantului pentru problemele maiştrilor militari, subofiţerilor, soldaţilor şi gradaţilor voluntari în Statul Major al Forţelor Aeriene;

◆ 2000–2005 – Maistru militar de stat major/Biroul aprovizionare tehnico-materială în Comandamentul Brigăzii 1 Logistică Ploieşti;

◆ 1989–1990 – Operator Grup 2 Radiotehnic, Bateria radiotehnică, Divizionul 4, Regimentul 12 Rachete Antiaeriene, Galaţi.

Înființarea Bazei 91 Logistice

O RAZĂ DE LUMINĂ... LA FORŢELE AERIENE

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Pe data de 01 iunie a.c., la Baza 90 Transport Aerian s-a desfăşurat un ceremonial menit să marcheze intrarea în funcţiune a unei noi unităţi în cadrul Forţelor Aeriene Române.

Asemenea unui copil sărbătorit pretutindeni la această dată, Baza 91 Logistică şi-a deschis nivelul trăirilor, al aşteptărilor, al dezideratelor şi necesităţilor într-un cadru festiv. Ordinul de înfiinţare, citit de către reprezentantul Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior Virgil RISTEA**, locţiitorul şefului SMFA, a produs o emoţie specifică noilor profesionişti încadraţi pe funcţii, specialiştilor din comandamentul aviaţiei şi invitaţilor prezenţi la ceremonial.

Sub incidenţa Ordinului de Zi nr. 24, emis de Alexandru Ioan Cuza la data de 27 aprilie, prin care se înfiinţa prima Secţie de Intendenţă Militară, şi sub aspectul necesităţii constituirii unei astfel de structuri la nivelul Forţelor Aeriene, Baza 91 Logistică şi-a prezentat, prin vocea comandantului său, **comandorul Dorin SIMOTA**, definirea ca unitate, structura şi misiunile sale.

Astfel, dacă definiţia standard prin care unitatea este destinată asigurării sprijinului logistic la nivel operativ şi tactic al acţiunilor militare derulate de flotilele aeriene şi de brigada de rachete sol-aer nu conţine toate elementele constitutive ale unei posibile forţe de impact a structurii, misiunile sale

sunt mai mult decât pertinente: ■ executarea mentenanţei tehnicii logistice de nivel intermediar şi complex; ■ planificarea şi realizarea achiziţiilor din competenţa Forţelor Aeriene; ■ administrarea resurselor materiale; ■ administrarea cazărmilor din Forţele Aeriene; ■ gestionarea datelor şi fluxurilor logistice; ■ valorificarea şi casarea bunurilor materiale; ■ recuperarea medicală; ■ protecţia mediului.

Pe aceleaşi coordonate, de iminentă necesitate a existenţei unei structuri de acest tip, s-a situat şi mesajul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU**: *"Înfiinţarea, cu data de 01 iunie 2010, a Bazei 91 Logistice derivă din necesitatea categoriei noastre de forţe de a se alinia, şi în domeniul logistic, standardelor armatelor partenere. Forţele Aeriene îşi asumă astfel un pas important spre modernizare, prin eficientizarea activităţilor, prin asigurarea compatibilităţii şi interoperabilităţii cu sistemul logistic al Alianţei Nord-Atlantice în ceea ce priveşte asigurarea susţinerii misiunilor".*

Micile inadvertenţe, inerente unui debut ca structură de acest nivel, cum ar fi completarea deficitară a statului de organizare (unitatea caută specialişti de logistică, gestionari şi tehnicieni de specialitate), descoperirea pârghiilor şi modalităţilor de lucru cu unităţile subordonate, aducerea numeroaselor specialităţi existente (geniu, chimic, logistică, rachete, radiolocaţie, aviaţie, parașutism, construcţii, cazare) în portofoliul de activităţi la un numitor comun de funcţionare, nu par a pune serioase probleme militarilor din Baza 91 Logistică. *"Am ales această unitate deoarece cred că orice provocare este un prilej de reconsiderare profesională, de cunoaştere aprofundată a detaliilor specialităţii pentru care am optat. Sunt sigur că, în ciuda greutăţilor inerente cu care ne vom confrunta, cel puţin la compartimentul pe care îl voi conduce, unitatea va deveni un etalon pentru structurile de logistică"*, a declarat proaspătul **maior Adrian MIU**, şeful compartimentului intendenţă şi combustibili lichizi.

Nu ne rămâne decât să urăm un călduros "Bun venit!" în rândul structurilor ce dau culoare, nuanţă şi profunzime activităţilor desfăşurate de Statul Major al Forţelor Aeriene, un "La Mulţi Ani!" menit să permită exprimarea cu adevărat a capabilităţilor personalului şi structurii ca entitate şi, aşa cum amintea şi **generalul-maior Valentin PETRE**, şeful Direcţiei Logistice, prezent la ceremonial, "să fim mândri că în aceste momente de criză profundă, armata română găseşte soluţii viabile pentru propria sustenabilitate a proiectelor, că specialiştii militari pot oferi egalitate, congruenţă pe niveluri de reprezentare tehnică societăţii civile".

Invitaţii, printre care amintim pe **generalul de brigadă Haralambie OPREA**, şeful resurselor din SMFA – unul din artizanii înfiinţării unităţii, **generalul de flotilă aeriană dr. Victor STRÎMBEANU**, comandantul Componentei Operaţionale Aeriene sau **generalul de flotilă aeriană Ştefan Dănilă**, comandantul Bazei 90 Transport Aerian, au putut face schimb de idei la cocktailul de lucru ce a încheiat activitatea, încercând să creioneze câteva perspective de abordare a problematicilor pe care le va întâmpina Baza 91 Logistică în viitorul apropiat.

"REPETITIO EST MATER STUDIORUM..."

Plutonier adjutant
SORIN SĂFTOIU

Instruirea piloților și tehnicilor pentru realizarea zborurilor este o componentă esențială în activitatea forțelor aeriene. Finalitatea pregătirii – zborul în sine – lasă rareori să se întrevadă munca din spate, etapele parcurse pentru îndeplinirea misiunii. Tocmai de aceea, sunt necesare cât mai multe astfel de activități de pregătire, concretizate la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene în convocări de specialitate. În acest context, în perioada 17-21 mai, la Baza 71 Aeriană "General Emanoil Ionescu" și poligonul Cincu, s-a desfășurat "Convocarea cu trageri reale pentru personalul navigant, tehnic și de dirijare din Forțele Aeriene și personalul FAC (Forward Air Controller) din Forțele Terestre".

Scopul anunțat al convocării – însușirea, aprofundarea și perfecționarea cunoștințelor și deprinderilor personalului navigant, tehnic și de dirijare în organizarea, pregătirea și executarea lansării muniților dirijate de la bordul aeronavelor – s-a dovedit a fi un motiv de competiție internă, de perfecționare a tehnicilor de luptă în simularea situațiilor reale. Fiind o activitate coordonată de Statul Major al Forțelor Aeriene, convocarea a "strâns" numeroși participanți, de la toate bazele aeriene. Astfel, peste 100 de piloți și tehnici de aviație, dar și 11 avioane MiG-21 LanceR, 2 avioane IAR-99 Șoim și 4 elicoptere IAR-330 PUMA SOCAT, au încercat să demonstreze că se pot adapta oricărei misiuni simulate sau reale.

Briefing-urile = baza acumulărilor teoretice

Concepere, planificare, detaliu...

Ca orice activitate cu o componentă teoretică puternică, convocarea cu trageri de la Câmpia Turzii a trecut printr-o fază inițială, de realizare a unui plan al convocării, în care au fost stipulate, în mod detaliat, obiectivele, participanții, tipurile de muniții ce vor fi folosite, locul de executare a tragerilor, modalitățile strategice și tactice de abordare a misiunilor. Concepția și planificarea activității s-a realizat la sediul comandamentului Forțelor Aeriene, prin schimburi de opinii cu liderii din bazele aeriene subordonate, prin detalierea fiecărei componente și structuri implicate. Următorul pas, dislocarea echipajelor, a însemnat o creștere a sprijinului logistic și s-a desfășurat fără incidente deosebite. De asemenea, s-a luat în calcul planificarea unor activități de natura cunoașterii și aprofundării teoretice în faza primordială a derulării convocării: studiu pe grupuri de reprezentare a situațiilor prezente în scenariile oferite și pregătirea prin simulare.

"Am insistat pentru planificarea minuțioasă a convocării deoarece, utilizând muniții inteligente pentru executarea tragerilor, ne lovim de prezumția că acestea vor lovi țintele cu exactitate, drept pentru care și pregătirea executării tragerilor trebuie să fie minuțioasă, axată pe fiecare detaliu", spunea **comandorul Alexandru Trandafir**, șeful secției navigație din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, într-un briefing din deschiderea convocării. *"De asemenea, în acest an, am încercat să mărim complexitatea misiunilor de executat, mai ales că pentru această convocare avem și sprijinul avioanelor IAR-99 Șoim, avioane care vor avea sarcina iluminării de la bord a țintelor – o premieră pentru cei de la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene. Cred că poligonul de la Cincu este o locație adecvată, el fiind certificat pentru bombele pe care dorim să le folosim. Dimensiunile acestuia sunt destul de mari și acolo găsim carcase de vehicule blindate ce pot fi folosite ca ținte pentru o simulare cât mai reală. Simularea țintelor pentru bombele dirijate în infraroșu, a necesitat confecționarea unor ținte speciale, conforme cu caracteristicile bombei".*

Studiu, schimb de experienţă, pregătire...

Atmosferă de studiu aprofundat în sălile de briefing de la Câmpia. Piloții, meteorologii, controlorii de trafic, tehnicii, inginerii stau pe grupuri în bănci, asemenea unor elevi conștiincioși. Acum sunt recepționate datele de lucru, coordonatele, procedurile și, împreună, încearcă să descopere căile de punere în practică a acestor elemente de teorie. Această etapă are o pondere importantă, poate cea mai importantă, în reușita exercițiului.

Pentru început le sunt aduse la cunoștință obiectivele convocării: ■ perfecționarea pregătirii personalului navigant privind organizarea, pregătirea și executarea bombardamentelor cu bombe dirijate laser și în spectrul infraroșu; ■ însușirea tacticilor, tehnicilor și procedurilor standard NATO de marcare și atac al țintelor terestre, cu folosirea muniților dirijate; ■ pregătirea personalului privind întrebuințarea sistemelor de autoprotecție a aeronavelor pe timpul executării atacurilor cu lansarea de muniții dirijate; ■ perfecționarea pregătirii personalului de dirijare privind executarea dirijării aeronavelor pentru atacul țintelor terestre, folosind containere de iluminare laser de la bordul aeronavelor și iluminatoare laser portabile terestre.

Prezența șefului serviciului Instrucție și Doctrină din SMFA, **generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru GĂLUȘCĂ**, la implementarea componentei de pregătire teoretică, impune și mai multă atenție. Prezentarea acestuia a inclus și o demonstrație a necesității executării unor astfel de activități: *"Tipul acesta de exercițiu, de cunoaștere*

"Sonda meteo" – ok-ul pentru zbor

a propriilor capabilități, de simulare și executare de trageri reale cu muniții inteligente, este o sarcină ce trebuie repetată cel puțin anual. Multe structuri similare din NATO au acest gen de activități incluse în planurile de instrucție – campanii de tir cu muniții reale, nedirijate sau inteligente, de tip aer-sol sau aer-aer. La noi este deja o tradiție ca unitățile să execute trageri cu rachete aer-aer, dar, de câțiva ani, am început și executarea de trageri cu muniții aer-sol, destinate protecției aeronavelor și echipajelor în luptă. Pregătirea continuă, pe ambele coordonate, reprezintă o necesitate pentru Forțele Aeriene".

Sigur, o convocare la care să participe forțe din toate marile unități ale aviație militare, trebuie să reprezinte o provocare pentru componenta logistică. Având deja o exeprientă bogată în spate, prin susținerea, în ultimii ani, a mai multor activități similare sau chiar cu o mai mare încărcătură psihologică și materială, "intendanții" adunați la Luna par a fi relaxați. Că nu este deloc așa, aflăm de la locțiitorul tehnic al Bazei 71 Aeriene, **comandorul Lian SOMEȘAN**: *"Noi am considerat această convocare drept un exercițiu de tip joint și am încercat să oferim un sprijin logistic ca atare. Experiența anterioară ne-a permis să oferim un cadru de lucru excelent unităților participante, prin exemplul personal al omului care știe când, unde, cum și de ce să acționeze.*

De la primirea <<temei de casă>>, am stabilit al gradienților de suprafață) și am găsit, în acest scop, un combustibil la îndemână pentru aviație cu garanție pe timp de funcționare, o resursă capabilă să imite, timp de 2 ore, caracteristicile <<Ghepard-ului>> – singurul model pasibil a fi copiat. Altă provocare a constituit-o dezvoltarea elementelor de logistică – cazare, hrană, transport. Sprijinul venit din partea trupelor terestre a fost unul oportun, deoarece, deși noi puteam caza personalul participant la convocare, dat fiind stadiul de reabilitare a centralei termice pentru controlul ISCIR, am optat pentru externalizarea cazării.

Suport aerian, CSAR, Medevac – IAR-330 Puma

Suport logistic și mentenanță la "verticala" pistei

Un alt element, extrem de important, pe care a trebuit să îl <<rezolvăm>> a fost alegerea poligonului pentru executarea tragerilor. Sub aspect tehnic, poligonul de la Cincu a oferit cele mai bune condiții, atât pentru aeronavele implicate în executarea de trageri, dar și ca necesar de cazare temporară și de hrănire. Cele 300 de hectare ale sale au reprezentat un spațiu suficient executării misiunilor propuse și au oferit și o reducere a costurilor prin dotarea cu ținte (tab-uri, containere etc.) deja existentă. Cel mai dificil moment, depășit cu succes de specialiștii noștri, a fost manevrarea muniților inteligente. După un schimb de experiență cu colegii de la Baza 95 Aeriană Bacău, totul a devenit limpede și nu s-a mai constituit într-o reprezentație <<la prima vedere>>. Per ansamblu, convocarea ne-a oferit șansa trecerii la un nivel superior, cu crearea de target-uri diferite, cu modalități de exprimare logistice superioare".

Check-list înainte de decolare

Zbor, adrenalină, sudoare...

Cer noros și vânt la Câmpia. Condiții nu tocmai ideale pentru zbor, cu atât mai puțin pentru executarea tragerilor. Nimeni nu se plânge, nimeni nu se dă deoparte. Echipele de tehnici montează muniții inteligente sub șuvoaie de apă, "sondele" meteo se lansează, se întorc. Exercițiul se tot amână. Nu-i nimic. E timpul pentru noi checking-uri, noi repetiții de proceduri.

Deși avionul MiG-21 LanceR este, în acest moment, un avion cu resurse limitate, el poate îndeplini majoritatea misiunilor impuse de apartenența la NATO. Tocmai de aceea, repetarea și învățarea procedurilor pe acest tip de avion face mult mai ușoară accederea la capabilitățile noului avion de luptă multirol, indiferent de numele acestuia.

"Misiunile de tragere cu muniții inteligente executate în cadrul convocării sunt o bază solidă spre operaționalizare, ele trebuie parcurse de către fiecare pilot și cu obținerea de calificativ foarte bun. Bombele inteligente sunt lansate și ghidate (auto ghidate sau ghidate de alte surse) cu precizie mare, cu abateri de câțiva metri, astfel încât și pilotul

Pregătirea muniților inteligente pentru executarea tragerilor

trebuie să fie cât mai precis în manevrabilitate. Dacă el a trecut printr-o perioadă de pregătire temeinică, atunci poate executa zborul și tragerea fără inadvertențe majore. Un alt element important este conlucrarea la sol, în aer și între cele două componente. Stilurile diferite ale fiecărei unități dispar în cazul prezenței la astfel de activități și apar noțiunile comune de exprimare. Sperăm doar ca vremea să țină cu noi. Măcar pentru 2-3 ore, cât avem nevoie să tragem", ne spune, cu ochii pe cer, comandantul escadrilei de MiG-21 LanceR de la Baza 71 Aeriană, **comandorul Adrian MOTORGA**.

Un zâmbet cât toate inimile participanților la convocarea de la Luna se întinde pe cerul de un albastru ireal. E timpul adrenalinei, a emoțiilor celor care sunt în fața primei trageri cu muniții inteligente,

centre și echipe de lucru pentru dislocare și aducerea muniților inteligente, am căutat soluții pentru găsirea costurilor cele mai mici, dar care să asigure un grad de simulare cât mai real pentru ținte (formă, dimensiune, amprentă termică, calcul

este timpul demonstrațiilor de tehnică. Regăsirea majorității tipurilor de aeronave aflate în dotarea Forțelor Aeriene pe aerodromul de la Câmpia impune o stare de spirit optimistă. Apoi, totul devine statistică.

Pe scurt, în cele 2 zile de zboruri cu trageri efective, au fost planificate și executate peste 50 de misiuni cu aeronavele participante, au fost executate simulări și montări reale de muniții pe aeronave, au fost deplasate aeronavele în poligon, s-au executat trageri, dar și misiuni adiacente, de gen SAR (Search and Rescue), cu un total de peste 200 de ore de zbor. Concomitent, procesul de instrucție s-a desfășurat normal, doar suportul logistic fiind nevoit a suporta creșteri semnificative.

Executarea de trageri cu armament real, inteligent, în premieră pentru majoritatea celor prezenți la convocare, a oferit emoții și impresii similare din partea celor implicați.

Pe scara avionului, cu ochii și mintea la verificările inerente momentelor de după aterizare, **căpitanul Vlad CREȚU**, pilot patrulă în escadrila de vânătoare și bombardament de la Baza 86

Zonă de impact în poligonul Cincu

Aeriană este, încă, conectat la întregul proces: *"O astfel de convocare reprezintă <<Apex-ul>> pregătirii ca militar. Când folosești armamentul cel mai avansat din cadrul Forțelor Aeriene– așa cum sunt munițiile inteligente – atunci înseamnă că ești la locul potrivit. Zborul este repetat, rutina lui nu ne încearcă acum . Dar faptul că putem lansa acest tip de muniții, ne oferă o satisfacție sporită, deoarece vedem crescute capabilitățile avionului MiG-21 LanceR. De asemenea, importantă este și modalitatea de lucru în echipă cu colegii din celelalte baze. Limbajul, descoperit a fi unul comun, cu standarde clare de atins, face dintr-o astfel de convocare un câștig real de experiență și cred că acest gen de activitate ar trebui inclus măcar de 2 ori pe an în planul de instrucție".*

Militarii roiesc în jurul aeronavelor, comenzile din turn se succed cu repeziciune, este o forfotă demnă de o repetiție a acestui tip de misiune complexă. Mai ales că, în acest an, au fost multe elementele introduse ca noutate. Printre ele și iluminarea țintelor cu ajutorul avioanelor IAR-99 ȘOIM.

Locotenent-comandorul Laurențiu MITITELU, comandant patrulă IAR-99 ȘOIM la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene este încântat de utilizarea unei noi capabilități a avionului: *"Nouă ni se pare un pas înainte, deoarece antrenându-ne noi, instructorii, cu astfel de tehnici și tactici, putem transmite experiența acumulată către tinerii ucenici ai zborului. Premiera participării și ca suport de iluminare a țintelor aduce un suflu nou în crearea premiselor de interoperabilitate a echipajelor de pe aeronave diferite. Sigur, succesul colegilor de pe MiG-21 sau IAR-330, determinat de lansarea corectă și lovirea țintelor, este și succesul nostru și cred că astfel se elimină contrastele dintre misiunile particulare ale bazelor. Condițiile specifice unui joint de aviație, cu misiuni particulare determinate de condiții meteo, scenarii, tip de muniție utilizată, sunt perfect întrunite la acest tip de convocare".*

Iluminarea țintelor în poligon – o nouă capabilitate a IAR-ului 99 Șoim

Clubul ofițerilor este "supralicitat". Schimbul de idei, prezentarea față în față a derulării zborului și descrierea momentelor inedite de la executarea tragerilor sunt axele concrete de coordonare a activității din aceste momente. În fluxul de informații schimbate, surprindem și gândurile **locotenent-comandorului Florin OLARIU**, comandant patrula 3 la Baza 95 Aeriană: *"Tragerile reale ar trebui să fie ceva de rutină pentru un pilot. Deoarece costurile sunt mai mari în cazul folosirii muniției inteligente, s-a ales varianta întrunită. Tipurile de muniție utilizate – bombe Opher, LGB pentru avioanele MiG-21 LanceR, rachete X-5/X-8 pentru IAR-330 PUMA SOCAT și capcane termice pentru ambele tipuri – au necesitat o perioadă de pregătire temeinică. Satisfacția îndeplinirii misiunii a fost pe măsura efortului depus, mai ales că cei care iluminează țintele pot vedea rezultatul în fapt, pentru lansatori rămânând doar satisfacția zborului și a lansării fără probleme".*

Zborurile s-au oprit, munițiile au fost lansate. Urmează odihna binemeritată... Nu, sigur că nu... Abia acum încep grijile, temerile, emoțiile. Vine evaluarea....

Evaluare, concluzii, lecții învățate...

Evaluarea tragerilor s-a făcut, în special, pe baza succesului loviturii – "dacă procedurile au fost executate corect, cu siguranță bomba trebuie să lovească ținta". *"Desigur, pot exista cazuri care duc la ratarea unei lovituri: condiții meteo, o defecțiune tehnică a unei muniții sau a sistemelor de la bordul aeronavei. În principiu, evaluarea se face în baza datelor culese de registratorul de la bord prin analizarea casetelor video. Dacă echipajele au respectat parametrii tehnici de lansare specifici fiecărui tip de muniție, atunci echipajul primește validarea sau invalidarea misiunii",* a prezentat modalitatea de evaluare unul dintre evaluatorii Statului Major al Forțelor Aeriene, **comandorul Alexandru TRANDAFIR**.

E bine... Rezultatele fiind pozitive, chipurile, fețele și gândurile participanților la convocare se destind, intră pe făgașul normal al rutinei unei misiuni îndeplinite cu succes. Este loc acum și de conștientizarea lecțiilor învățate, lecții identificate și propuse a fi valorificate spre cunoașterea personalului de specialitate și nu numai, lecții ce au în conținut elemente de nesiguranță în executarea tragerilor generate de pregătirea precară a misiunilor, posibile erori umane, cauze și efecte ale defecțiunilor tehnice ale muniților sau aparaturilor de bord, adaptarea procedurilor pentru depășirea unor momente similare în viitor (ex: defectarea unui container laser – când se constată acest lucru în zbor și este singurul de acest tip prezent în aer, se apelează la avionul de rezervă cu containerul de iluminare pregătit).

S-a încheiat o altă etapă în pregătirea militarilor din Forțele Aeriene. Încă o dată s-a dovedit că, dacă pui suflet în pregătire, dacă încerci permanent să te autodepășești, dacă înțelegi că misiunile actuale ale NATO sau UE impun executarea cu precizie a sarcinilor, atunci este clar că doar repetiția în detaliu a procedurilor poate fi calea spre succes.

Descătușare după încă o aterizare reușită

Istria 2010

PREMIERA TRAGERILOR DE NOAPTE

Căpitan MIRCEA BARAC
ADRIAN SULTĂNOIU

Timp de aproape patru săptămâni, în perioada 25.05 – 16.06.2010, 3 batalioane de foc și un batalion tehnic susținute de componentele logistică, de transmisiuni și de conducere din organigrama Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer au fost dislocate în Tabăra de Instrucție și Poligonul Capu Midia.

ISTRIA 2010 a fost un exercițiu complex, parte a unei aplicații mai ample care a presupus și participarea la exercițiul Șoimul 2010. Punctul culminant a constat în lansarea a peste 20 de rachete – un număr record – atât ziua, cât și noaptea. Tragerile de luptă de evaluare de noapte au constituit, de altfel, o premieră pentru rachetiștii sol-aer. Nu în ultimul rând, a fost testată componenta sistemului SCCAN – Sistemul de Comandă Control Aerian Național – implementată complexului VOLHOV.

A fost, pe scurt, o aplicație densă prin obiectivele propuse, însă de mare succes având în vedere experiența acumulată de rachetiști.

Etape premergătoare: stabilirea obiectivelor, planificare, transport

Orice aplicație în Capu Midia începe cu transportul tehnicii și asigurarea logistică "pe câmpul de luptă". Dacă pentru batalioanele de foc această sarcină a fost, în ultimii ani, ușurată prin dislocarea unor complexe de rachete în poligon, batalionul tehnic nu beneficiază de asemenea facilități. "Această etapă presupune antrenarea echipelor de luptă pentru trecerea tehnicii din poziție de luptă în poziție de marș și invers. Un convoi de peste 40 de vagoane au fost necesare pentru transportul tehnicii, iar numărul de rachete pe care a trebuit să le asamblăm și cărora le-am măsurat parametrii a fost substanțial în comparație cu alte aplicații. Și obiectivele au fost multiple: de la trageri experimentale, la trageri de luptă de evaluare. Toate acestea au amplificat exponențial volumul de muncă în cadrul batalionului tehnic, însă ne-am achitat de sarcini în baremele impuse", ne-a declarat **locotenent-colonelul Ionel Ilinca**, comandantul batalionului tehnic.

Colonelul Dan CAVALERU, comandantul brigăzii și colonelul Constantin RĂILEANU, loctiitorul comandantului, coordonând aplicația din punctul de comandă

Chiar dacă pentru un observator neavizat un astfel de exercițiu pare un joc, realitatea nu stă tocmai așa. Și asta se observă încă din etapa de planificare a exercițiului. "Antrenarea statului major în elaborarea documentelor de planificare și conducere în conformitate cu regulamentele în vigoare și cu standardele NATO reprezintă o primă condiție. De asemenea, pentru astfel de exerciții sunt avute în vedere antrenarea comenzii brigăzii în desfășurarea activităților de analiză a misiunii, estimarea factorilor și luarea deciziei pentru îndeplinirea misiunii și aplicarea procedurilor standard de operare", am aflat de la **căpitanul Răzvan Tacea**, ofițerul de proiect al aplicației.

Scopul exercițiului ISTRIA 2010 a constat în perfecționarea capacității de planificare și conducere a statului major al brigăzii și a statelor majore ale batalioanelor de rachete sol-aer și tehnic subordonate în aplicarea formelor și procedeelor de pregătire, a tehnicilor, tacticilor și procedurilor de ducere a acțiunilor de luptă pentru a acționa integrat în vederea contracarării acțiunii mijloacelor aeriene ale adversarului. "Inovația, experiența transformată într-o atitudine proactivă privind exploatarea unei tehnici trecută de prima tinerețe face ca mijloacele noastre de luptă să fie mai eficiente, mai bine folosite", ne-a destăinuit din secretul reușitei comandantul brigăzii, **colonelul Dan Cavaleru.**

Transportul tehnicii pe calea ferată

Alimentarea rachetei cu oxidant

Motivația profesională este primordială

Dincolo de obiective, însă, rămâne sudoarea oamenilor solicitați să-și desfășoare activitatea în condiții de campanie, departe de confortul civilizației, departe de familie, cu grija zilei de mâine, cu întrebări devenite retorice privind viitorul armei din care fac parte și, implicit, privind posibilitățile de evoluție în carieră. În aceste condiții, am încercat să aflăm ce rol mai joacă satisfacția lucrului bine făcut, pasiunea pentru meserie, devotamentul față de instituție, față de valori, printre rachetiștii sol-aer.

Mingea de foc de un roșu incandescent ce răsare în fiecare dimineață din valuri la orizont, găsește echipele rampelor de lansare în poziție măsurând parametri, reglând tensiuni, sincronizând rampele cu antenele stației de radio-dirijare. Oamenii se grăbesc să rezolve cât mai multe sarcini înainte ca razele soarelui să pună stăpânire pe fierul rampelor și mașinilor de transport și încărcare a rachetelor.

Încărcarea rachetei pe rampa de lansare

Locotenentul Andrei Tironeac își supraveghează oamenii din priviri. Indicațiile și comenzile sale sunt scurte și la obiect. "În poligon aplicăm, practic, teoria acumulată în poziția de bază. Trebuie să fim eficienți, atenți și să ne susținem reciproc", sintetizează ofițerul filozofia de conducere a echipei sale. Promoție 2007, tânărul locotenent dă dovadă de o maximă maturitate. Vântul ars de soare și purtat de briză din poligon i-a pârjolit pielea și i-a călit caracterul. Însă nu doar condițiile vitrege din poligon și-au pus amprenta în maturizarea ofițerului, ci responsabilitatea funcției și realitatea condițiilor sociale joacă un rol cheie în acest proces.

E singurul ofițer al bateriei, prin urmare suplinește, prin cumul, o serie de alte sarcini. Din fericire, la nivelul inferior al ierarhiei, încadrarea este corespunzătoare. E dificil și solicitant, însă se bazează pe echipă. "Echipa e cheia succesului. Fără coeziune și fără o pregătire temeinică, stresul acumulat în condițiile dificile de cazare, hrănire și igienă nu ar putea fi depășit. Mai ales în cazul în care moralul oamenilor este afectat de condițiile socio-economice, de perspectiva reducerii veniturilor. Cu toate acestea, subordonații dau dovadă de profesionalism și își îndeplinesc sarcinile ordonate, dovedind că armata se bazează pe caractere puternice", concluzionează locotenentul Tironeac.

Locotenentul Andrei Tironeac, comandantul Bateriei Lansare

Afirmațiile locotenentului sunt confirmate de subordonatul său direct, **sergentul Ionuț Tudorică**. Comandant de rampă, sergentul de 23 de ani a ales cariera militară și, după un curs de sergenți gradați voluntari a urmat, pe baza rezultatelor și a recomandărilor șefilor, cursul de formare a subofițerilor pe filieră indirectă. "Este o armă care oferă multe satisfacții, iar cariera militară reprezintă cea mai bună opțiune pentru mulți tineri. Greutățile fac parte din viață și sunt trecătoare, însă importante sunt experiența, prietenii și statutul oferit de sistem", este de părere sergentul Tudorică.

Lansarea – o responsabilitate asumată cu multă transpirație

Sirena complexului sună alarma de luptă și ne îndepărtăm de tehnică, pentru a surprinde tragerea pe pelicula aparatului foto. Soarele este deja un inamic termic extrem de incomod, iar pozițiile optime lentilei foto sunt dificil de găsit. Reușim, totuși, să ne orientăm. Și stăm la pândă. Urmărim rampele de lansare aproape fără să clipim. O flacără la orizont și o săgeată portocalie brăzdează cerul, urmată la câteva secunde de tunetul exploziei din momentul lansării. Este racheta țintă. Antenele stației de radio-dirijare urmăresc traiectoria țintei. Sincronizate cu antenele, rampele de lansare urmează aceeași mișcare circulară. "...este prindere", comentează cineva. Are dreptate, deoarece în câteva secunde se aude un declic înfundat, urmat aproape instantaneu, de o puternică explozie. Pământul se cutremură, în vreme ce un nor de praf și fum rămâne în urma rachetei. La câteva sute de metri distanță, ca simplu observator, ai impulsul să te arunci în iarbă. Simți racheta lansată ca și cum ți-ar fi trecut prin stomac. Oare ce trăiri încearcă oamenii din cabinele complexului aflate la numai câțiva metri de rampa de lansare? Sunt întrebări care te fulgeră, în timp ce urmărești traiectoria rachetei. După mai puțin de 10 secunde de la lansare și o urmărire a țintei cu ajutorul impulsurilor electromagnetice, racheta explodează în proximitatea țintei, distrugând-o. Echipa de la lansare se felicită zgomotos. Urmează o altă tragere, apoi alta... ziua e lungă și se va încheia undeva în noapte.

Rachete țintă

Profităm de o pauză binemeritată după executarea controlului funcțional al tehnicii pentru pregătirea următoarei etape a exercițiului –tragerea de noapte – și îl abordăm pe ofițerul cu dirijarea al batalionului. **Locotenentul Marius Olteanu** este detașat pentru completarea echipei de luptă de la alt batalion al brigăzii... efect al încadrării deficitare. Responsabilitatea sa este imensă, deoarece de automatismele formate în sute de ore de antrenament depinde efortul,

Locotenentul Marius Olteanu, ofițer cu dirijarea

munca pe un an întreg a întregului colectiv. O lansare ratată devalorizează calificativul batalionului iar încrederea echipei de luptă poate ajunge la cote de avarie. Promoție 2005, locotenentul se află deja la a treia aplicație cu trageri de luptă. Experiența acumulată îi conferă doza de siguranță necesară poziției pe care o are în cadrul echipei de luptă. "E dificil, temperatura în cabina indicare-dirijare ajunge la 50 de grade, concentrarea trebuie să fie maximă, comenzile ferme și în timp util. Timpul pare că se dilată și se comprimă, în

Moment de respiro

același timp, în secundele scurse între prinderea țintei, stabilirea metodei de dirijare și comanda *Lansare*. Nu se simte nici căldura, nici transpirația care îmbibă ținuta. Abia după ce semnalul de pe ecrane confirmă nimicirea țintei îți simți respirația", ne împărtășește din senzațiile trăite la volanele și butoanele pupitrului de start, locotenentul Olteanu.

Environment de coșmar

Dacă ziua soarele încinge fierul tehnicii transformând perimetrul poligonului într-un imens cuptor, noaptea, surprizele sunt desprinse din scenariul AVATARULUI lui Cameron. Vegetația, dar mai ales insectele, diferite specii și variate dimensiuni creează environmentul Pandorei. Țânțari altoiți atacă vampirește orice zonă de piele neacoperită, lăcustele sar în toate direcțiile, libelulele sunt la ele acasă, șopârlele se împiedică de pielea prăfuită a bocancilor, broaștele interpretează simfonia lor proprie, iar alte specii greu de recunoscut în întuneric te avertizează că te afli într-un teritoriu inamic.

Cu toate acestea, rachetiștii pregătesc lansarea. Să sperăm că nici un popândău nu a confundat cablurile rampelor de lansare cu galeriile lor subterane.

Tragerea în condiții de noapte este o premieră, astfel că rachetiștii se concentrează pe inamicul din eter. Pentru oamenii din cabine, diferența nu este sesizabilă. Undele electromagnetice "văd" la fel de bine noaptea, ca și ziua. Adevăratul test se dă afară, la pregătirea și încărcarea rachetei pe rampă.

Într-un final, sirena de luptă întrerupe concertul faunei din zonă. Ținta este sus pe cer... Lansarea rachetei reprezintă un adevărat recital, artificiile și luminile stroboscopice din zare, de la Mamaia, pălesc pentru câteva secunde, la propriu, și pentru totdeauna pentru cei care au avut ocazia să asiste la eveniment. Efectul la țintă este cel scontat, însă aproape că nu mai contează. Rachetiștii se simt, în sfârșit, împliniți profesional.

Satisfacție umbrită de griji cotidiene

Târziu în noapte, în cabina radio-dirijare, îl abordez pe **maistrul militar principal Dănuț Pătrașcu**. O sudoare rece i s-a lipit de frunte, pecetluind parcă efortul unei zile de luptă la propriu și la figurat. Are, însă, în vreme ce face ordine în cabină, puterea să zâmbească aparatului foto. Aflăm că este promoție 1989... un an istoric... În toți anii scurși de la revoluție a fost rachetist. Și-a dedicat, practic, viața, acestui complex. După peste 20 de misiuni în poligon are atâta experiență, încât echipa de luptă se bazează pe el ca șef de cabină în condițiile în care funcția este de ofițer, însă nu este încadrată.

Maistrul militar cls. I Marin Boiangiu, șeful stației radio-dirijare

Printre detaliile tehnice pe care ni le oferă cu un automatism profesional, aflăm că face naveta în fiecare zi la peste 40 de kilometri, că are doi băieți, unul în prag de examen pentru facultate, celălalt prins în vârtejul repartiției la liceu. Și mai aflăm că este singurul salariat al familiei, soția dedicându-se treburilor casnice. Cum se descurcă? Om gospodar, maistrul a cumpărat un petec de pământ la marginea orașului Giurgiu, iar vara, după program și în weekend, se ocupă de culturi de legume, de creșterea unor păsări și animale care să-i umple frigiderul pe timp de iarnă... Mă îndepărtez de cabina maistrului puțin confuz, neștiind dacă să mă bucur sau să fiu trist. Dar cei care nu dețin acea bucată de pământ?

Peisaj din poligon

– Sper să renoveze odată hotelul ăla, să avem și noi mai multă liniște.
– Da, măcar noaptea să nu ne deranjeze.

Din păcate, pe lângă satisfacția datoriei împlinite, rachetiștii simt că aplicațiile în Capu Midia au căpătat, de la an la an, un gust din ce în ce mai sărat, și nu din cauza apei de mare. Lipsa investițiilor în infrastructura taberei face ca timpul de odihnă, servirea mesei sau igiena personală după o zi petrecută în condiții ce imită realitatea câmpului de luptă... să rămână tot ca pe câmpul de luptă. Iar neliniștile oamenilor nu se limitează doar la acest aspect...

Aleg, totuși, să mă bucur de satisfacția de moment a echipelor de luptă pentru reușita exercițiului și de imaginea, încă vie, a tragerilor de noapte. Într-un final, acestea sunt amintirile ce vor dănui în timp.

ȘOIMUL 2010

Căpitan MIRCEA BARAC

În perioada 8-12 iunie a.c. s-a desfășurat, în poligonul Mălina, cel mai complex exercițiu organizat de Forțele Aeriene Române în anul 2010. Cu o participare a peste 2.000 de oameni, de la operatori radio la piloți clasa I operaționali și interoperabili, cu implicarea tuturor categoriilor de tehnică reprezentând toate armele din compunerea Forțelor Aeriene – aviație, artilerie antiaeriană și rachete sol-aer, radiolocație, geniu, război electronic, transmisiuni etc. – și cu aportul tuturor structurilor destinate a juca un rol în procesul de apărare a spațiului aerian, Șoimul 2010 a reprezentat o demonstrație de forță, o confirmare a profesionalismului și a capabilităților Forțelor Aeriene Române.

Prezentare generală

Șoimul 2010 a fost un exercițiu de tip LIVEX/AIREX, cu trageri aer-sol și aer-aer de luptă, cu participare națională, la nivel tactic, destinat să asigure un cadru operațional complex care să permită verificarea structurii comandă-control și, potrivit acesteia, testarea viabilității Sistemului de Comandă – Control Aerian Național (SCCAN), precum și antrenarea componentelor SCCAN și a forțelor și mijloacelor participante în aplicarea procedurilor și tacticilor NATO, prin executarea misiunilor specifice.

Echipa de comandă a exercițiului, în poligon

"Principalele obiective ale exercițiului au constat în: perfecționarea personalului Componentei Operaționale Aeriene și a comandamentelor unităților privind planificarea și conducerea operațiilor aeriene, conform doctrinei NATO; verificarea capacității SCCAN de asigurare a Managmentului Traficului Aerian (ATM) în condiții de siguranță, prin asigurarea interoperabilității cu alte sisteme militare și/sau civile, naționale și internaționale; întărirea coeziunii echipelor din cadrul structurilor subordonate SMFA pentru pregătirea dislocării și integrarea în scopul operării pe o altă bază aeriană; executarea misiunilor întrunit, cu forțe și mijloace aparținând Statului Major al Forțelor Terestre și Statului Major al Forțelor Navale", ne-a declarat **căpitan-comandorul Mircea Petrescu**, ofițerul responsabil cu planificarea exercițiului.

Au fost trei zile de foc, la propriu și la figurat, în care cei mai buni piloți români ai momentului au executat toată gama de misiuni reale de zbor pentru cercetare aeriană, apărare aeriană, atac la sol, neutralizarea apărării cu baza la sol a inamicului, sprijin aerian nemijlocit, atac aerian nemijlocit, căutare și salvare prin luptă, evacuare aeromedicală etc. În acest scop, au participat 20 de avioane de tipul MiG-21 LanceR, 4 avioane IAR-99 Șoim, 2 avioane IAK-52, 2 avioane de transport AN-26, 4 elicoptere de tipul IAR-330 SOCAT și un elicopter pentru evacuare medicală IAR-330 MEDEVAC aparținând tuturor bazelor aeriene și Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene.

De asemenea, desfășurarea de exerciții cu ținte

DV DAY

În cadrul exercițiului a fost organizat un moment DV Day, la care au fost invitați și au participat președintele Comisiei de Apărare din Camera Deputaților,** domnul Costică Canacheu, **secretarul de stat pentru relația cu parlamentul,** domnul Mihai Vasile-Ozunu, **ofițeri din cadrul Statului Major General, reprezentanți ai Atașaturii Militare a SUA și ai Biroului pentru Cooperare în domeniul Apărării. Distinșilor vizitatori li s-a prezentat o expoziție statică de tehnică, un exercițiu EOD – neutralizarea dispozitivelor explozive, trageri și bombardament real cu muniție clasică și inteligentă cu aeronave de tipul MiG-21 LanceR, IAR-99 Șoim și IAR-330 SOCAT în poligonul Mălina

aeriene marcate și supravegherea spațiului aerian în regim automatizat și neautomatizat, a avut ca scop asigurarea sprijinului informațional cu date de radiolocație necesare acțiunilor aviației și structurilor GBAD – Ground Based Air Defence aparținând Statului Major al Forțelor Aeriene și Statului Major al Forțelor Terestre.

Pregătirea zborului

Doar cădura era mai mare decât concentrarea pe aerodromul Fetești, locul unde piloții cu aeronavele lor, personalul tehnico-ingineresc și de suport logistic au fost dislocați pe durata exercițiului.

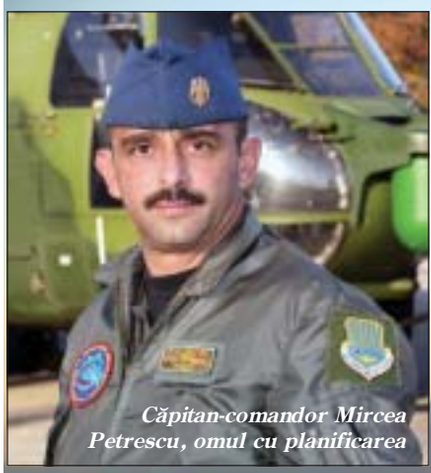
În cadrul briefingurilor a fost prezentat scenariul tactic, complex și bine documentat, care a presupus statuarea "jocului de război", dislocarea forțelor și întărirea apărării pe spațiul aerian al zonei de operații aflate în responsabilitate. Tema exercițiului a constat în pregătirea și desfășurarea operației de apărare aeriană, în cadrul apărării aeriene colective, în scopul interzicerii unei direcții de acțiune a inamicului aerian către obiectivele vitale de la litoral și din adâncimea operativă. Pregătirea nemijlocită pentru zbor nu a avut nimic spectaculos. Piloți concentrați și echipați corespunzător, misiuni anunțate, pregătite și planificate, detalii tehnice și acțiuni în cabină, proceduri de ochire, manevre de atac în poligon, cazuri speciale, situații de urgență, adică tot ce înseamnă o misiune de luptă. O dată situația aeriană clarificată, piloții, împărțiți în două tabere – amici versus inamici – au trecut la fapte.

Startul de zbor avea să debuteze, așa cum se întâmplă de fiecare dată, cu o cercetare meteorologică.

În acest timp, piloții planificați "pentru luptă" în spațiul "ostil", au început să-și pregătească misiunile, să-și ajusteze și îmbrace costumele de suprasarcină. Cei mai experimentați stau și discută degajați ultimele "detalii" ale misiunii, iar cei tineri pot fi observați repetând în gând procedurile, mișcând mărunt din buze, sau "ascultându-se" reciproc, ca niște școlari silitori. Vorbesc pe limba lor, jargonul acela profesional, ușor de înțeles de către cei pentru care cerul este echivalentul câmpului de luptă iar "casa"

Pregătirea nemijlocită a zborului

Totul pare a fi OK



Căpitan-comandor Mircea Petrescu, omul cu planificarea

Echipele de luptă ale batalioanelor de rachete sol-aer s-au antrenat prin executarea tragerilor de instrucție cu rachete sol-aer imitate pe ținte aeriene reale în poligonul Capu Midia, concomitent cu ducerea acțiunilor într-un cadru tactic. Au fost implicate 6 batalioane de rachete sol-aer aparținând SMFA. Trei dintre acestea au acționat din poziția de bază, iar trei au fost dislocate în poligonul Capu Midia. Efortul lor a fost sprijinit de subunități de rachete sol-aer aparținând Forțelor Terestre

Piloţii dislocaţi la Feteşti

lor este aerodromul, străin celorlalţi. Scurt, aproape mecanic, personalizat, în acronime. Frecvenţe, distanţe de lansare, restricţii obligatorii şi avertizări timpurii, toate adunate într-o minte de pilot.

Detaşamentul de la Câmpia este condus de **căpitan-comandorul Daniel Păcuraru**, pilot cu o deosebită experienţă, unul din piloţii detaşamentului Baltica. Ce rol joacă un comandant în raport cu piloţii pe care îi conduce în timpul unei misiuni?

– Orice comandant adevărat, fie că e de patrulă, de escadrilă etc., trebuie să fie acolo unde se duce lupta! Primul. Să arate el şi apoi să pretindă celorlalţi.

– Bombardamentele cu muniţie inteligentă, dar şi restul misiunilor executate în cadrul exerciţiului sunt dificile şi complexe. Care este argumentul şi suportul executării lor în timp de pace?

"Suportul executării acestui gen de misiune este nivelul de antrenament al piloţilor prin efectuarea numărului de ore de zbor cu întrebuinţare în luptă planificate. Bombardamentul şi tragerile în ţintă terestră, asistate de calculatorul de bord şi executate cu

Pregătirea muniţiei

acurateţe de către pilot, indiferent de condiţiile de timp şi anotimp, pot fi o reuşită garantată. În altă ordine de idei, dincolo de complexitate, frecvenţa unor astfel de exerciţii poate asigura nivelul de antrenament necesar al piloţilor. Într-un exerciţiu nu pot fi angrenaţi toţi piloţii, însă planificarea unui număr mai mare de exerciţii şi utilizarea lecţiilor învăţate în cadrul diferitelor scenarii reprezintă fundamentul pregătirii corespunzătoare pentru piloţii operaţionali", ne-a declarat **căpitan-comandorul Păcuraru**.

Aliniate în linia de pornire, înarmate cu câte două bombe clasice de 250 de kg, cu câte două bombe dirijate infraroşu de tip OPHER sau cu bombe ghidate laser şi proiectile reactive nedirijate, avioanele aşteptau. Maşinile de pornire, utilajele de transport şi ridicat bombele, "aerul" şi "oxigenul", pompierii şi salvarea – toate aflate la locul lor.

În dreapta avioanelor, oamenii. Mecanici şi

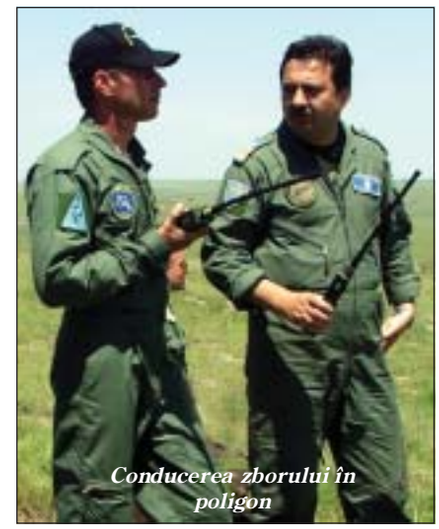
Desfăşurarea "ostilităţilor" a fost coordonată din Centrul de Operaţii Aeriene

tehnici, ingineri şi specialişti de aviaţie, armurieri, echipe de intervenţie, civili. Sunt atenţi la ultimele precizări ale conducătorului de zbor, **comandorul Valentin Dediţoiu.**

Centrul de Operaţii Aeriene – evaluarea competenţei

Centrul de Operaţii Aeriene şi-a jucat, ca de fiecare dată, rolul de sistem nervos central al acţiunilor desfăşurate în teren, cu maximă responsabilitate şi eficienţă. De la planificarea activităţii din punct de vedere al managementului pretactic şi tactic al spaţiului aerian naţional şi planificarea activităţii de zbor prin alocarea spaţiului aerian în coordonare cu aviaţia civilă, acţiune îndeplinită cu profesionalism de **căpitan-comandorul Virgil Aionoaiei,** până la asigurarea serviciilor de trafic aerian, totul s-a desfăşurat ca la carte.

Locotenent-comandorul


Conducerea zborului în poligon

Dumitru Bucatariu, unul din şefii de tură pe timpul exerciţiului, apreciază scenariul exerciţiului Şoimul drept unul ambiţios pentru verificarea capabilităţii sistemului de comandă-control aerian naţional: "crearea imaginii aeriene recunoscute pe baza radarelor analogice dotate cu extractoare de date ne-a permis să identificăm aeronave în zbor la înălţimi mici. Astfel, în cazul unei <<injecţii>> în contextul unui scenariu RENEGADE, am putut realiza interceptări cu elicoptere IAR-330 SOCAT şi cu avioane IAR-99 Şoim ale unor avioane IAK-52, aeronave care nu dispun de transborder şi zboară la înălţimi mici". "Faptul că nu am avut nici un eveniment de trafic în condiţiile în care s-a operat într-un spaţiu aerian restrâns, printre curse civile, confirmă faptul că centrul şi-a îndeplinit obiectivele", a subliniat **căpitan-comandorul Virgil Manta**.

"Exerciţiul s-a suprapus şi cu evaluarea iniţială a CRC – Centrul de Raportare şi Control, entitate care se află în faza de pregătire pentru evaluarea NATO ce se va desfăşura anul viitor. În acest scop am fost dislocaţi în locaţia de rezervă şi am executat atribuţiile de acolo. Din fericire, cu succes. Iar succesul în cazul unui exerciţiu de o astfel de complexitate înseamnă multă muncă, dăruire, pasiune şi sacrificiu din partea oamenilor", a concluzionat **comandorul Adrian Codi**, şeful Centrului de Operaţii Aeriene.

Sudoare multă...

Logistica şi comunicaţiile – servicii la înălţime

Un rol deosebit de important în reuşita unui exerciţiu de o asemenea anvergură a jucat şi sprijinul logistic şi asigurarea comunicaţiilor la un nivel corespunzător în condiţii normale şi de luptă, precum şi activitatea desfăşurată de batalionul de război radioelectronic.

"A fost pentru prima dată când componente ale sistemului de comandă-control naţional au fost dislocate din poziţiile de bază şi conectate din alte poziţii, în condiţii ce au necesitat cerinţe de calitate, servicii de comunicaţii pe lărgime de bandă, transmitere în timp real şi securitate a datelor. În plus, a fost necesară asigurarea sistemului de comunicaţii în condiţii similare atât pentru CRC de bază, cât şi pentru CRC de rezervă", ne-a declarat **colonelul Zamfirescu Maria**, şeful secţiei Comunicaţii şi Informatică din SMFA.

Realitatea din poligon avea să confirme spusele colonelului Maria. Într-un mediu ostil, fără nici un fel de facilitate, fără curent, fără cabluri, transmisioniştii au asigurat linii telefonice digitale, analogice şi, desigur, fir roşu. S-a asigurat conexiune la internet, staţii sol-aer pentru conducerea zborului şi s-au transmis imagini din aer la sol, iar invitaţii au putut vedea în timp real efectele la ţintă ale bombardamentului aviaţiei, pe ecrane LCD. "Legătura radioreleu s-a realizat pe distanţa maximă posibilă: 32 de kilometri. De fapt, în manual, distanţa maximă este <<limitată>> la 30 de kilometri...", am aflat de la **maiorul Valentin Neculai**.

Transmiterea de date din poligon s-a realizat în timp real, prin intermediul unui avion IAR-99 Şoim echipat cu sistemul ACRA de transmitere a datelor. În aceste condiţii, faptul că la finalul exerciţiului s-a putut organiza o videoconferinţă criptată din poligonul de la Mălina, a părut ca ceva firesc.

Generalul de flotilă aeriană dr. Victor Strîmbeanu, comandantul Componentei Operaţionale Aeriene şi ofiţerul conducător al exerciţiului, remarca la final profesionalismul întregului personal implicat şi, ca o concluzie preliminară, estima faptul că reuşita exerciţiului va conduce la creşterea nivelului sistemului SCCAN de la nivelul capabilităţii operaţionale iniţiale la nivelul capabilităţii operaţionale finale.

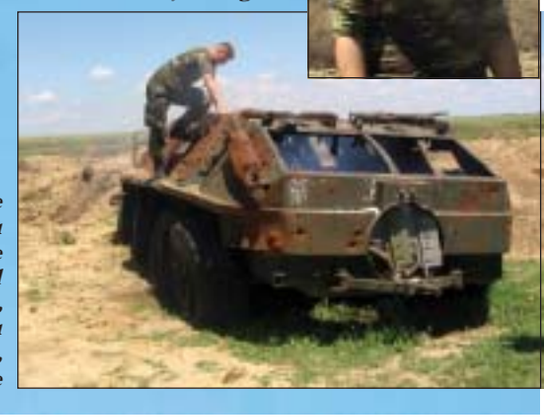
În acelaşi context, colonelul Vasile Căloiu, directorul exerciţiului aprecia că: ***"este imperios necesar să ştii astăzi pe ce te poţi baza mâine. Pentru mai multă siguranţă. În mod natural, un exerciţiu de o asemenea complexitate conferă măsura pregătirii tuturor structurilor Forţelor Aeriene, se constituie într-un antrenament corespunzător, însă presupune şi un consum de fonduri consistente pentru instrucţie şi pregătire, disponibilitate tehnică şi efort profesionist semnificativ".***

IAR-99 ŞOIM, pregătirea pentru decolare

Forţele şi mijloacele de război electronic participante la exerciţiu au fost dislocate la Flotila de la Feteşti. Misiunea batalionului a constat în supravegherea electronică a emisiunilor de comunicaţii radio, supravegherea electronică a sistemelor de non comunicaţii de la bordul aeronavelor şi executarea bruiajului electronic pe frecvenţele radio aprobate. Acţiunile de bruiaj electronic au avut ca efect întreruperea traficului radio între corespondenţi

Căpitanul Adrian Nicolaev, după trageri reuşite cu PRND-uri şi rachete X-8

Locotenent Cosmina Covatariu, ofiţer de geniu



Ţintele pentru trageri aeriene şi cercurile pentru bombardament au fost marcate corespunzător. Pentru ca totul să fie pregătit ca la carte, militarii regimentului de geniu au depus, timp de 4 zile, eforturi extraordinare

AUREL VLAICU

– în gânduri şi imagini – (3)

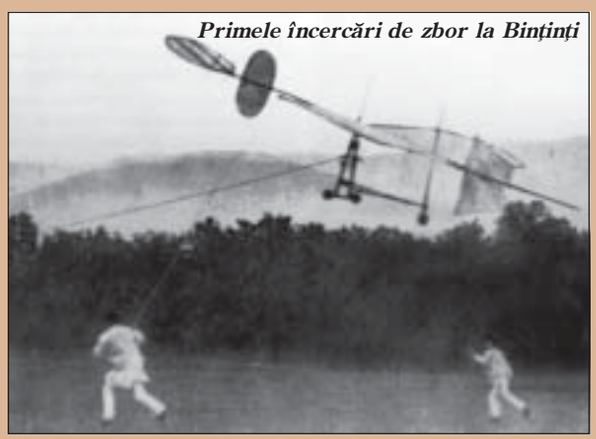
Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

"Am văzut zilele trecute pe un tânăr inginer român, plecat din fabrica Opel din Russelsheim, lângă Frankfurt pe Main, căruia după o muncă de uriaş, i-a succes să inventeze un aeroplan, care va face epocă în arta aeronauticii!... Suntem pe deplin sigur că aparatul vrednicului inventator e unul dintre cele mai perfecte născociri omeneşti şi apariţia lui fenomenală va fi un succes care-i va duce faima departe, peste ţări" – "**Aviaţiunea la români**", ziarul Tribuna 1909.

"Mâine plecăm la Bucureşti (...). Eu nu ştiu să-i apreciez construcţia. Nu sunt tehnician. Am însă convingerea, că Vlaicu e făcut din aluatul oamenilor ce conving. O simt asta din ochii lui, din persistenţa şi entuziasmul cu care vorbeşte de preocupările lui. Să vedem. O să fac totul să-i asigur prilejuri să se poată afirma – de-o fi de afirmat. Eu cred că Vlaicu e mare" – **Octavian Goga** la "cina comună" de la Clubul Aviatic.

"Frate Montani! Am fost cu Goga în Bucureşti. Aeroplanul a plăcut la toţi. Statul mi-a dat ajutoriu ca să-l construiesc în Arsenalul Armatei. Acum mă întorc acasă să pachetez şi apoi în săptămâna viitoare mă duc să mă apuc de lucru. Cred că în 2 luni dau gata 2 aeroplane, apoi în primăvară zburăm mai fain ca Blériot" – **Aurel Vlaicu**, 5 noiembrie 1909.

Vlaicu, Magnani şi maistrul Ciulu la Arsenalul Armatei



Primele încercări de zbor la Binţinţi

"Primul aeroplan românesc este, în sfârşit, o realitate. Construcţia acestui aparat de zbor, a cărui concepţie este datorată d-lui inginer Aurel Vlaicu, de care noi am vorbit în mai multe rînduri – e complet terminată. (...) S-ar putea spune că aparatul de zbor al d-lui inginer Vlaicu nu are carcasă, nu are coadă şi mai ales nu are <<formă>>. El nu are decît suprafeţele portante, comenzile, un motor şi elice, totul fixat sau ataşat la un arbore de aluminiu destul de lung, prevăzut cu sîrme de oţel puternic întinse şi al

Aparatul Vlaicu 1 în faza de construcţie

"Sunt de 5 zile la Paris, am văzut toate maşinile de zburat, măi, nu vezi una cumsecade, mulţi fuşeri copiază şi fac, dar aici a lui Blériot e încă cea mai perfectă. A lui Latham e frumoasă, dar scumpă, a lui Santos ca peana de uşoară. Eu tot mai tare mă conving, că a mea e mai bună cu mult. Alesei, tată, un motor ca ochiu, Gnôme are şapte cilindre, osia stă şi învârteşte motorul. E lucrat tot de oţel ca briciu, cilindrele sunt strunjite din bucată de oţel şi e foarte tare. Fineţea construcţiei te pune la respect, e un lucru solid şi fin, de te poţi rade cu el, 70 kg, 50 cai, dar mîncă 2- kg benzină pe ceas. Acesta cum îl pun în aeroplan cum se ridică – şi nu ţi-e frică că se rupe şi cazi din cer cu el..." – Aurel Vlaicu, 1909.

Zbor peste trupe participante la manevre militare

Aurel Vlaicu la Blaj

căror rol este să asigure maşinii de zbor o mare soliditate, unită cu o simplitate de construcţie şi cu o uşurinţă surprinzătoare...” – **L’Independance Roumaine**, 7 aprilie 1910.

Spectacol aerian la Lugoj

“Bucuria cea mare, însă, am simţit-o când am zburat pentru prima oară la Cotroceni. Nu m-am ridicat atunci mai sus de 4 metri. Cu toate acestea, nici Alpii nu mi-i închipuiam mai înalţi ca înălţimea la care mă ridicasem eu. Fiindcă 4 metri erau atunci pentru mine un record formidabil, un record care

Zbor deasupra câmpului Cotrocenilor

îmi consacra maşina. Zburasem. Şi asta era principalul...”– **Aurel Vlaicu**, 1910.

“Încet, fără să se pripească, tăcând şi făcând, a lucrat el singur aeroplanul său, deosebit mai în totul de cele aflătoare astăzi. Pe prietenii, neliniştiţi, îi îndeamnă, potolit, să aibă răbdare. Cu aceeaşi încredere învăţă să-şi piloteze singur maşina. Şi, când, mai deunăzi, din pricina vîntului, nu poate zbura, iar unii din cei veniţi să se dăsfete, aruncă vorba de farsor, Vlaicu o aude şi tace, iar a doua zi, când şi cei mai apropiaţi de el se clatină în credinţa lor, Vlaicu vine liniştit, vesel, făgăduindu-le că în curînd o să zboare mai departe. Şi s-a ţinut de cuvînt...”Însemnări – Cuceritorii aerului. Inginerul Vlaicu”, Emil Gârleanu.

Mitingul aerian de la Băneasa – 17 octombrie 1910

“Deodată, porţile de la hangar se desfac greoaie, ca nişte aripi uriaşe. Lumea dă năvală. (...) Şi în mijlocul acestui alai, Vlaicu, înalt şi subţirel, un copil şi el, vine în urma aeroplanului cu paşi mărunţi şi sprinteni, înmlădiindu-se ca o trestie. E vesel ca întotdeauna. Ajung pe platou. Lumea se desface în două, lăsînd cale liberă libelulei gata de zbor. Vlaicu nu mai vede pe nimeni. Mîna pe cîrmă şi motorul începe să urle, înfierînd pacea amurgului. (...) Cu ochii aţintiţi la motor, adus de spate, porneşte ca o pasăre de pradă <<să mănînce norii>>, cum zice el” – **Ziarul Minerva, Zaharia Bîrsan**, 15 septembrie 1910.

“Aeroplanul, redus la cea mai simplă expresiune, e un plan care progresează în aer cu un unghiu de incidenţă şi o viteză suficientă, spre a fura rezistenţei acestui fluid forţa necesară susţinerii. (...) Corpul aparatului era format dintr-un singur tub de aluminiu, lung de 10 m, <<care poartă cîrmele, helicele, planurile auxiliare – cruciforme – care formează coada>>. Cîrma de urcare şi de coborîre a aparatului era aşezată la capătul anterior al tubului principal, de care era fixată printr-o articulaţie mobilă. (...) Motorul era aşezat la <<înălţimea scaunului pilotului>>, în scopul coborîrii centrului de greutate; acţiona axul secundar cu ajutorul unui lanţ. (...) Şasiul de aterizaj sau <<căruciorul pe care aparatul rulează spre a-şi lua zborul sau spre a lua contact cu pământul>> era compus din trei roţi: una în spatele aparatului, <<analoagă roatelor de bicicletă>>, şi două în faţă, mai mari, toate trei fiind îmbrăcate în cauciucuri pneumatice, şi ale căror axe se fixează pe două <<cîrji înclinate>>” – “Aeroplanul Vlaicu”, Aurel Vlaicu, 1911.

(va urma)

Demonstraţie aeriană cu aparatul Vlaicu nr.2

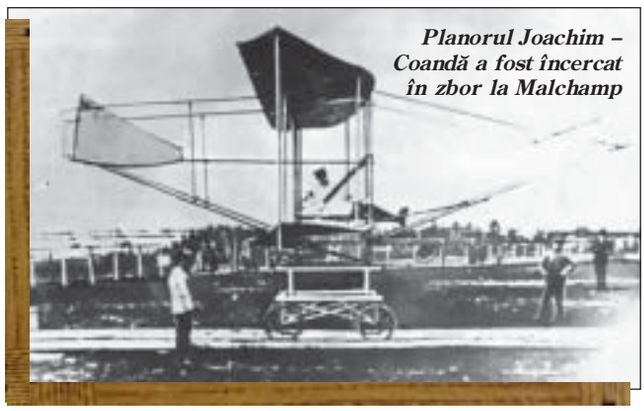
HENRI COANDĂ - UN GENIU AL AERONAUTICII (3)

PAUL SANDACHI
Căpitan MIRCEA BARAC

Planorul Joachim – Coandă

Tânărul Coandă nu avea la dispoziţie studii şi realizări pe care să le pună la baza invenţiilor sale. Atunci pune el piatra de temelie, fiind permanent preocupat de rezistenţa aerului, de modul de comportare a aripii în plin zbor. La Paris, sprijinit material de tatăl său, îşi organizează primul atelier de lucru.

A revenit la Eiffel şi Painleve, propunându-le realizarea unor aparate pentru măsurarea rezistenţei aerului şi studiul aripii. Cei trei s-au întâlnit cu Setrieux, directorul căilor ferate din nordul Franţei. Henri Coandă a obţinut autorizaţia de a monta în partea din faţă a unei locomotive o platformă gândită de Gustave Eiffel.



Planorul Joachim – Coandă a fost încercat în zbor la Malchamp

Experienţele se făceau numai noaptea, pentru a nu fi incomodat de traficul feroviar. Rezultatele au fost folosite la elaborarea planurilor şi, ulterior, la construcţia planorului Joachim-Coandă. Construieşte aparatul, probabil, la sfârşitul verii şi începutul toamnei anului 1909, cu ajutorul unui carosier de automobile, Joachim. (L'Express, Liege, 16 septembrie 1909, p. 3). Este total diferit de planorul Ferber-Chanute. Structura sa este din lemn, cele două aripi sunt suprapuse, distanţa dintre ele permiţând eventual montarea ulterioară a unui fuzelaj; profilul lor este gros, fiind învelite în pânză de Japonia. Legătura dintre aripi era realizată cu sârme de oţel şi profile din aluminiu. Pentru stabilitatea planorului în zbor, Coandă concepe un ampenaj. Planorul este încercat în zbor la Malchamp, aproape de Spa. În mijlocul câmpului este ridicat un pilon de 21 m înălţime. În vârful pilonului, o greutate de 37 k care, în cădere către sol trăgea o coardă legată de planorul pus pe un cărucior prevăzut cu patru roţi. Cu nelipsita sa şapcă pe cap, impasibil la sfaturile celor din jur de a renunţa, Coandă s-a urcat în planor după care a dat semnalul de lăsare a greutăţii să cadă. Câteva secunde după aceea el îşi ţinea soarta în mâinile sale; şcoli de pilotaj nu existau încă, iar ceea ce se cunoştea era empiric. Planorul a zburat în jur de 300 de metri, după care s-a prăbuşit. Ridicându-se dintre resturile planorului, Coandă a strigat fericit: „Am zburat, am zburat!..." (Samedi-Soire, săptămâna de la 5 la 11 octombrie 1955).

Afişul de prezentare (desenat şi semnat de inventator) a primului avion reactiv din lume

Interiorul pliantului de prezentare a avionului "Coandă 1910"

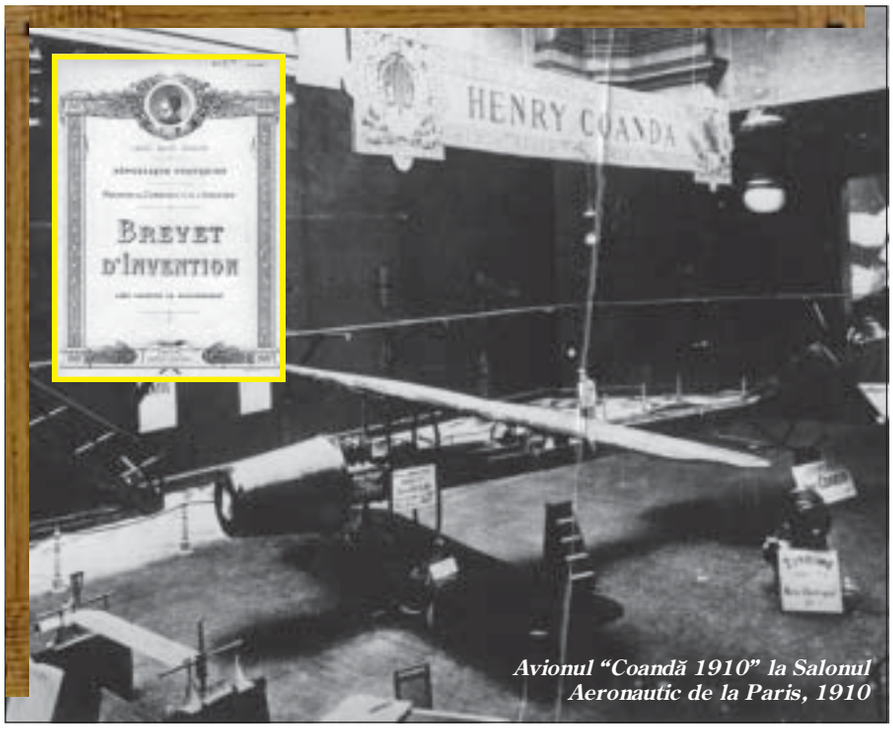
Aspect de la Salonul Aeronautic de la Paris, 1910

Elev la Şcoala Superioară de Aeronautică şi Construcţii Mecanice

La 15 noiembrie 1909 se deschid oficial, în prezenţa preşedintelui Camerei Deputaţilor, Paul Doumer, cursurile pentru noua înfiinţata Şcoală Superioară de Aeronautică şi Construcţii Mecanice. Prima serie de elevi include şi pe tânărul Henri Coandă, alături de Raoul Badin, Etienne Boutmy, Cammarota-Adorno H., Georges Clavel, Lenoir Pierre, Leroux Paul, Seguin Augustin, Ziembinski Stanislas, Mergier Paul-louis, Daussan Henri Jean, ... 66 de elevi ce vor constitui prima promoţie ai acestei şcoli.

La începutul anului 1910, Coandă a prezentat concluziile sale privind rezistenţa aerului asupra unor suprafeţe curbe, într-o comunicare la Şcoala Superioară de Aerodinamică din Paris, în studiul intitulat Aripile considerate ca maşini de reacţie (Sur les ailes considerees commes machines a reaction), publicat în revista "La Technique Aeronautique" din aprilie 1910 (nr. 8).

Urmează brevetul cerut la 30 mai, acelaşi an. Era „un nou punct de vedere" pe care Coandă îl avea asupra aripilor şi elicelor. În concepţia sa „aripile de aeroplan şi elicele aeriene sunt maşini de reacţie". La fel ca în cazul turbinei era necesar ca acestea să fie compuse prin construcţia lor din distributor, partea din faţă, un receptor, partea centrală şi un difuzor, partea din spate. Aripa era o maşină de reacţie al cărui efort axial trebuia să fie aproape nul iar cel normal, de înaintare să fie maxim.



Avionul "Coandă 1910" la Salonul Aeronautic de la Paris, 1910

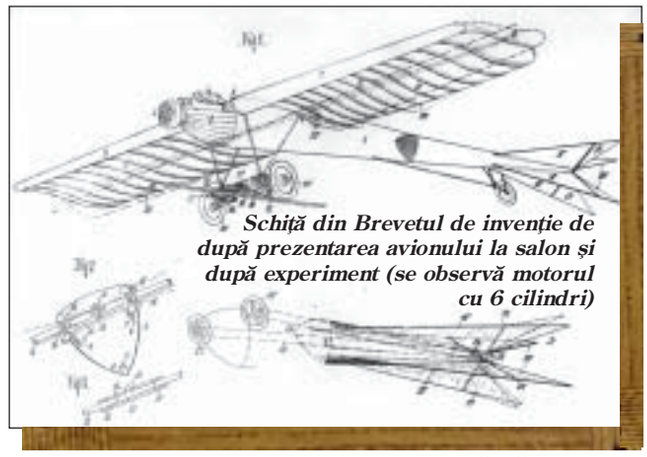
Prezentarea primului avion reactiv din lume

În curtea unde locuia Coandă, pe strada Ranelagh, „avionul fără elice" prindea formă, Coandă fiind ajutat de fostul său coleg de la Şcoala Superioară de Aeronautică, Cammarotta-Adorno.

Solicită, la 30 mai 1910, un brevet de invenţie pentru avionul său sub denumirea de Propulsor. Greutatea totală a avionului era, conform înscrisului de pe panoul de prezentare de 420 kg din care aripile cântăreau 150 kg, fuzelajul şi trenul de aterizare 170 kg, motorul cu accesoriile sale, 100 kg. Aparatul de zbor a fost vopsit în culoare acaju.

Rezultatele muncii asidue, dublate de studii variate, nu întârzie să apară. Cu ocazia celui de-al doilea Salon Internaţional Aeronautic de la Paris, 1910, avionul său este primit cu mare entuziasm. Însă, toţi sunt derutaţi: avionul românului nu are elice! În plus, modelul Coandă abundă în noutăţi: aripile au pe partea din faţă o fantă de bord de atac, rezervoarele sunt amplasate în aripi, dispozitivul de manevrare este mult simplificat, iar compoziţia materialelor este extrem de inovatoare. Motorul fără elice este un motor reactiv, marca Clerget, care dezvoltă 50 CP la 4000 rot/min.

A fost, indiscutabil, un punct de atracţie al salonului sau La curiosite du salon (vezi L'Aérophile): "Aparatul Coandă diferă ca şi concepţie şi construcţie de tot ceea ce s-a făcut până acum. El este în întregime din oţel şi din lemn, elicea fiind înlocuită cu o turbină propulsivă." Şi revista britanică de specialitate Flight, din 29 octombrie 1910, prezintă avionul însoţind informaţia cu două fotografii luate la salon. Henri Mirguet afirmă în debutul articolului său din L'Aerophile, apărută la 1 ianuarie 1912: „Constructori, aviatori, competenţi sau simpli profani, toţi îşi puneau o mulţime de întrebări în faţa problemelor ridicate de tânărul şi temerarul constructor. Este adevărat că numeroase noutăţi se întâlnesc în acest aparat revoluţionar, atât prin calităţile proprii ca maşină de zbor, cât şi prin semnele de


Schiţă din Brevetul de invenţie de după prezentarea avionului la salon şi după experiment (se observă motorul cu 6 cilindri)

întrebare ridicate de turbo-propulsorul său" (p. 15).

Charles Dolffus afirma, în lucrarea sa: "Unul din avioanele cele mai revoluţionare a fost biplanul „Coandă", prezentat de inventatorul său, inginerul român, la Salonul Aeronautic din 1910". Pilotul Weimann îşi manifestă dorinţa să cumpere aparatul. Urma ca el să fie supus probelor de zbor. După închiderea oficială a salonului a fost transportat probabil într-unul din atelierele lui Bayard, unde Coandă a mai efectuat câteva modificări pe care le gândise în prealabil. Una dintre aceste modificări a vizat turbina. Pledează în favoarea acestei afirmaţii completarea la brevetul de invenţie Propulsor solicitată de Coandă la 3 decembrie 1910. Probabil în această perioadă, Coandă îi face o demonstraţie reporterului de la L'Aerophile cu turbo-propulsorul său.

Un experiment prematur

Experimentul în teren s-a făcut la 16 decembrie 1910 (10 decembrie, după unele surse, vezi:Vital Fery, Histoire de l'Aviation, John Taylor, Michael Taylor, David Mondey, Robert Giraud, Henry Beaubois, Michel Morrand, Le livre de l'aviation, Editura Denoel, 1978, p. 24), pe câmpul de zbor de la Issy les Moulineaux ce aparţinea Aeroclubului Franţei.

Ce relatează Henri Coandă despre acest moment important din cariera sa şi din istoria aeronauticii: „Nu aveam intenţia să zbor cu avionul în acea zi, ci doar să fac o probă a aparatului cu reacţie la sol. Motorul mersese bine în atelier. Dar, când l-am montat pe avion, căldura de la cele două efuzoare care se scurgea către spate, de-a lungul fuzelajului, era prea mare. Am montat două plăci simple la partea de sus şi de jos a fiecărui efuzor pentru a îndepărta căldura ce se degaja spre mine. Efuzoarele erau, bineînţeles, depărtate de fuzelajul de lemn astfel încât să nu existe riscul de a fi incendiat aparatul. Când m-am urcat în carlinga deschisă a avionului şi am început rulajul la sol am constatat că ceva nu este în regulă. Jetul de reacţie nu stătea în conducta de evacuare de azbest ci ieşea şi atingea părţile laterale ale fuzelajului. Fiindu-mi teamă că avionul va lua foc, mi-am concentrat toată atenţia asupra reglării motorului cu reacţie şi nu am observat că avionul prindea viteză. Apoi am privit afară. Zidurile Parisului erau chiar în faţa mea. Nu mai aveam distanţa necesară nici pentru a mă opri, nici pentru a întoarce avionul, aşa că am încercat să zbor peste ele. Dar nu fusese nimeni care să mă înveţe cum să zbor iar avionul meu era nou şi complet deosebit de celelalte. Am forţat aparatul să urce brusc şi s-a angajat în limită de viteză. Aripa stângă s-a rupt iar avionul meu s-a prăbuşit pe sol. Deoarece nu purtam centura de siguranţă în carlinga deschisă am fost aruncat în afara ei în momentul prăbuşirii. Mi-am revenit simţindu-mă ca şi cum s-ar fi zdruncinat totul în mine. Avionul meu cu reacţie ardea la câţiva metri mai încolo".

(continuare în ediţia următoare)

FLASH NEWS

Italia își ia rămas bun de la F-16

În cadrul unui moment festiv, organizat la Baza Aeriană Cervina, Italia, două avioane model F-16A au efectuat un zbor demonstrativ, zbor ce s-a dorit a marca ieșirea din serviciul Forțelor Aeriene Italiene a celor 34 de avioane model F-16 AMI (Aeronautica Militare Italiana).

Avioanele F-16 (30 de tip A și 4 de tip B) aparțin Grupului 23 Vânătoare, unitate ce va fi dezafectată, urmând ca efectivele să-și desfășoare activitatea la unitatea 35 Stormo, Trapani, până când toate avioanele vor fi transportate înapoi în SUA.

Drept marcă a evenimentului, două dintre avioane au fost pictate în culori și modele speciale, alese de piloți și de personalul unității 5 Stormo (o viperă întinsă pe întreg fuzelajul și o imagine a zeiței Diana). Avioanele F-16 vor fi înlocuite, începând cu anul 2011, cu Eurofighter Typhoon.

www.airforcemonthly.com

Miting aerian la Ferté Alais

Desfășurat în tradiționalul sfârșit de săptămână al Rusaliilor (Pentecôte), mitingul aerian de la Ferté Alais, Franța, a adunat peste

10.000 de spectatori. Ca în fiecare an de la înființare – 1970 –, gazdă a fost aerodromul de la Cerny-La Ferté Alais, situat la o distanță de doar 45 de kilometri de Paris.

Mulțimea prezentă a admirat peste 150 de modele de avioane legendare, atât pasionații, cât și cei neinițiați fiind profund impresionați de calitatea zborurilor demonstrative, a echipajelor constituite și pentru detalii istorice. S-au amintit, prin evoluțiile prezentate, cei 70 de ani trecuți de la bătăliile aeriene cu englezii și centenarul împlinit al aeronauticii navale. Formația de acrobație aeriană a Forțelor Aeriene Franceze și-a adus aportul la succesul mitingului prin evoluțiile căpitanilor François Rallet și Renaud Écalle, ultimul fiind campionul mondial în exercițiu la acrobație aeriană.

www.defence.gouv.fr

MACH 5 CU X-51A WAVERIDER

Un avion model X-51A Waverider a executat, în data de 26.05 a.c., de-a lungul coastei de sud a Oceanului Pacific, cel mai lung zbor al acestei clase de avioane (supersonic combustion ramjet-powered hypersonic). De asemenea, avionul a reușit și performanța de accelerare până la viteza de Mach 5, reușită datorată celor doar 200 de secunde necesare îndeplinirii sarcinii de către motorul cu reacție completă Pratt & Whitney Rocketdyne.

Oficialii au considerat acest zbor test, primul din cele patru programate, un real succes, fiind primul zbor executat cu combustibil îmbunătățit cu hidrocarburi. De asemenea, se speră ca prin reușita acestui program, să fie dezvoltată o altă cerință actuală, de modificare a puterii motoarelor prin aditivarea cu alte componente, făcând posibilă și trecerea la un alt nivel de dotare cu muniții, specifice vitezelor atinse.

www.spacemilitary.co.uk

5.000 de ore de suport aerian pentru ISAF

Pe data de 17 mai, militari din cadrul Componentei Aeriene Belgiene au anunțat efectuarea a 5.000 de ore de zbor în cadrul sprijinului acordat misiunii ISAF. De la debutul misiunii "Guardian Falcon", în 2008, avioanele belgiene de tip F-16 au executat peste 500 de misiuni de zbor, de mai multe categorii.

Pe durata misiunii desfășurate în KAF – Kandahar Air Field – (unde, în prezent, își desfășoară activitatea cel de-al șaselea detașament belgian) militarii au trecut peste cota 1.000 de ore de zbor în suport la data de 30 ianuarie 2009, 2.000 de ore pe 28 iunie, 3.000 de ore pe 25 octombrie și 4.000 de ore pe 3 februarie 2010.

www.mil.be

"Elicopter la apă!"

"Migrația" anuală a elicopterelor CH-124 Sea King, aparținând Forțelor Aeriene Regale Canadiene, către lacul Morris, s-a petrecut anul acesta pe 15 aprilie. Antrenamentul, propus a se desfășura pe parcursul a 6 luni la Baza Aeriană Sherwater, este unul specific pentru acest model de elicopter.

"Încă o dată, băieții au trebuit să treacă testul apei. Printre obiective am avut menținerea elicopterului deasupra apei, la o înălțime de aproximativ 12 metri și apoi aterizarea pe apă ca urmare a unei simulate defecțiuni a motorului. Aceste cerințe cresc capabilitățile piloților noștri în vederea executării misiunilor de transport sau recuperare din zone specifice", a declarat conducătorul exercițiului de antrenare, căpitanul Josh Willemsen.

www.airforce.forces.gc.ca

EXERCIŢIUL "SENTRY GOLD 2010"

În perioada 13-19.05, la Baza Aeriană Graf Ignatievo, aparținând Forțelor Aeriene Bulgare, s-a desfășurat un exercițiu de antrenament bilateral, bulgaro-american. Sub titulatura "Sentry Gold 2010", militarii implicați au încercat să dezvolte relații de interoperabilitate la nivelul impus de standardele NATO.

Detașamentul american, provenit din Aripa 48 Luptă, a utilizat avioane model F-15 Eagles, în timp ce partea bulgară a susținut exercițiul cu avioane de tip MiG-21 și MiG-29. Faptul că au putut vedea și conlucra cu aceste avioane de proveniență sovietică, a constituit pentru piloții americani o experiență unică. În ceea ce privește scopul Forțelor Aeriene Bulgare, directorul exercițiului, locotenent-colonelul Yuri Lukanov, avea să afirme: "Acest exercițiu a crescut nivelul realismului în modul de tratare a acțiunilor de luptă și, de asemenea, ne-a oferit posibilitatea de a vedea la lucru echipaje cu istorie și fapte de luptă reale".

www.defencemil.com

Examen de navigabilitate pentru Mirage 5

Cu mai multe zboruri-test efectuate în perioada 03-07.05, la Baza Aeriană de la Dijon, avionul Mirage 2000-5 a trecut, cu succes, testul examenului de navigabilitate, executat sub supravegherea UCR (unité de contrôle de navigabilité).

Acest examen de navigabilitate reprezintă prima etapă în cadrul programului Forțelor Aeriene Franceze de certificare pentru zbor a unui număr de 34 de avioane Mirage 2000-5. Comparabil cu inspecția tehnică a automobilelor, examenul de navigabilitate conține atât verificări la documentația existentă (livrată de către Direcția Generală de Armamente), cât și la aspectul fizic al aeronavelor, asigurată de Autoritatea Tehnică a Forțelor Aeriene.

Examenul este necesar deoarece, în procesul de transformare de la modelul 2000 C, actualul model a suferit numeroase modificări executate, în colaborare, de Unitatea de Gestiune și Mentenanță a Navigabilității de la Dijon și Escadrila de Tehnică Aeronautică de la Nancy.

www.defence.gouv.fr

Exercițiu consacrat drept cea mai bună etapă de pregătire anuală pentru piloții de vânătoare din întrega lume, "Maple Flag" și-a deschis porțile pentru 4 săptămâni, între lunile mai-iunie a.c., la Baza Aeriană Alta. Cea mai bună oportunitate pentru colaborarea între forțele aeriene a adus la "start" peste 50 de aeronave din 7 țări, dintre care menționăm pe cele ale USAF – E-3 AWACS și Stratotanker, F-15 Eagle și F-16 Fighting Falcon, al US Navy – Super Hornet, E-2 Hawkeye și EA 6B Prowler, ale Noii Zeelande – CC-130 Hercules, Franței și Turciei – Transall Cn -160 și Australiei – B 737-700 Wedgetail.

Maple Flag 43 a oferit antrenament în situații critice prin simularea unui scenariu ostil. Principalul motiv pentru care s-a ales locația Alta a fost poligonul de trageri CLAWR (Cold Lake Air Weapons Range). Oferind aproximativ 11,600 de kilometri pătrați, cu peste 600 de ținte specifice, o rampă de lansare rachete și un complex industrial simulat, acest poligon destinat tragerilor aeriene este cel mai mare din lume. De asemenea, a oferit participanților posibilitatea executării de zboruri la înălțimi mici pe distanțe mari, de la Munții Stâncoși până la Manitoba.

Un alt deziderat atins la Maple Flag 43 a fost cooptarea piloților tineri pentru executarea de zboruri în formații de luptă largi. Este cunoscut faptul că în cadrul forțelor aeriene cu structuri reduse, unii piloți au mari dificultăți în susținerea a șase avioane concomitent.

www.airforce.forces.gc.ca

C-295 Airlifter în dotarea Forţelor Aeriene Mexicane

Pe data de 31 mai a.c., Forțele Aeriene din Mexic au recepționat primul avion de transport tip C-295 din cele 5 comandate companiei Airbus Military. Avionul este dotat cu un sistem nou, îmbunătățit, paletizat, de încărcare a materialelor, precum și cu un kit de evacuare medicală.

Cele 5 avioane ce urmează a fi livrate în totalitate până la sfârșitul anului, vor intra în dotarea Flotilei de Transport din cadrul forțelor aeriene, completând până la 12 înzestrarea acesteia (avioane de transport ușor și mediu). Airbus Military este singura companie din lume ce produce aparate de transport atât civile, cât și militare, care pot oferi suport pentru încărcarea și transportul bunurilor în greutate de la 3 la 45 de tone.

www.defence-aerospace.com

Elicopterul EC-725 la debut

Primul zbor-test al elicopterului tip EC-725, ce urmează a intra în dotarea Escadrilei 1 din cadrul Grupului 8 Aviație al Forțelor Aeriene Braziliene, a fost efectuat în Franța, la Marignane, pe data de 26 mai. Acest tip de elicopter este inclus în cadrul programului H-XBR, program ce vizează dotarea cu elicoptere multirol, de mărime medie, sisteme tactice de pregătire, precum și suport logistic.

Contractul încheiat între guvernul federal brazilian și un consorțiu format din Helibras și Eurocopter, prevede achiziționarea a 50 de elicoptere, repartizate astfel: 16 pentru Forțele

Aeriene, 16 pentru Forțele Navale, 16 la trupele de uscat și 2 pentru președinție. De asemenea, prin partea de offsets și de cooperare industrială, programul susține dezvoltarea industriei de elicoptere din Brazilia, în scopul susținerii pieței din America de Sud și Africa.

www.janes.com

FLASH NEWS

FLASH NEWS

Antrenament pentru alimentarea în aer

Aviatori din cadrul Forţelor Aeriene ale SUA şi Japoniei s-au pregătit în comun, în perioada 09-24.05, la Baza Aeriană Kadena, Japonia, în scopul certificării a 20 de piloţi japonezi pentru realimentarea în aer a aeronavelor, atât pe timp de zi, cât şi de noapte.

Antrenamentul a fost considerat un exerciţiu

preliminar obligatoriu pentru piloţii japonezi din bazele aeriene Naha şi Nyakuri, aceştia urmând să participe la Red Flag 2010, în luna iunie, în Alaska. Pentru a fi certificat, fiecare pilot a fost nevoit să asigure realimentarea în zbor a cel puţin două zboruri de zi şi două de noapte, după completarea perioadei de studiu individual şi lucru în echipă.

Astfel, Forţele Aeriene Japoneze vor putea efectua zboruri pe distanţe mai lungi precum cel până în Alaska, dar vor avea şi oportunitatea de participare la alte exerciţii şi misiuni desfăşurate în zone îndepărtate.

www.infomil.com

Exerciţiu de tip Response Task Force

Între 01 şi 04 iunie, la Baza Aeriană Malmstrom, Montana, SUA, s-a desfăşurat, sub coordonarea structurii Air Force Global Strike Command, un exerciţiu de simulare a unui scenariu de atac nuclear.

Sub denumirea de "Incident Accident Plan", exerciţiul a încercat să creeze capabilităţi de coordonare în domeniul terorismului nuclear şi al Forţei de Răspuns împotriva acestuia. Au fost

concepute tactici de abordare a răspunsului cu personal şi tehnică din cadrul forţelor aeriene, prin simularea duratelor şi eficacităţii intervenţiilor în diferite zone de impact.

De asemenea, exerciţiul a mai cuprins o simulare privind o coliziune a unei cisterne comerciale încărcată cu gaz şi un autovehicul guvernamental, cu o încărcătură radioactivă la bord. Timpul de răspuns şi impactul acţiunilor purtate de mebrii Forţei de Răspuns s-a încadrat în normativul impus pentru exerciţiu.

www.af.mil

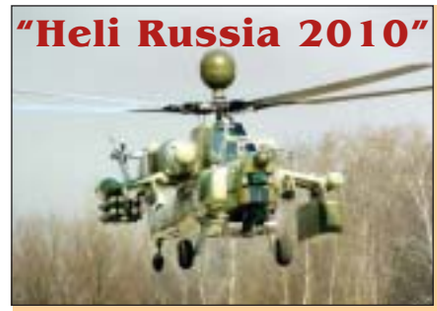
Exerciţiul CAPEX 10

În perioada 24-28.05, la Baza Aeriană Osan, Coreea de Sud, personal specializat din cadrul Aripii 51 Luptă a USAF a participat la exerciţiul CAPEX 10 (Combat Ammunition Production Exercise). Acest exerciţiu este unul anual şi este coordonat, în comun, de către Forţele Aeriene din Pacific şi Direcţia 13 de Logistică Aeriană a armatei SUA.

Scopul exerciţiului a fost de asigurare a pregătirii militarilor în asamblarea de muniţii de rezervă non-nucleare şi montarea acestora, în timp operaţional, pe diferitele tipuri de avioane. Scenariul a inclus o perioadă de 72 de ore de efort continuu, cu eliberarea materiei prime din depozite, asamblarea unor bombe, rachete sol-aer şi a altor muniţii, precum şi montarea pe avioane. Desfăşurat sub incidenţa unor evenimente reale, exerciţiul a marcat şi câteva recorduri, cum ar fi durate de 5-20 de minute pentru asamblare şi montare, cu tot cu respectarea prevederilor cărţilor tehnice.

www.af.mil

"Heli Russia 2010"



În cadrul Expoziţiei cu Tehnică Industrială – Elicoptere, desfăşurată în perioada 26-27 mai, compania Rostvertol PLC a prezentat ultimele producţii din gama de elicoptere: de luptă Mi-28N (produs în totalitate de companie) şi Mi-24 (execuţii de upgrade şi modificări) şi elicoptere de transport uşor Mi-26T (reparaţii şi mentenanţă).

Elicopterul Mi-28N Night Hunter încorporează o lungă experienţă rusă în domeniu, fiind proiectat să asigure suport forţelor terestre prin executarea tragerii pe direcţii conforme operării unui ceas (360 de grade), indiferent de condiţiile meteorologice. Are tot ce îi este necesar pentru atingerea scopului: zbor în viteză la altitudini mari, rezistenţă în zonă de război, o cabină securizată şi blindată.

Faimosul "crocodil", aşa cum este cunoscut în Forţele Aeriene din Rusia, elicopterul Mi-35M reprezintă cea mai recentă versiune a modelului up-gradat Mi-24V (35). Modificările esenţiale sunt: sistemul de navigaţie digital, radio modern, sistem computerizat de recepţie a datelor, lansator APU-8/4-U cu 8 rachete în tuburi, sistem de supraveghere şi platformă pentru gyrostabilizatorul optic electronic.

Elicopterul Mi-26T este unicul capabil să transporte încărcături de până la 20 de tone în spaţiul destinat cabinei, fiind destinat iniţial transportului vehiculelor cu şenile.

www.russiatoday.com

Complex NATO pentru teste cu rachete

În data de 01 iunie a.c., NATO a deschis oficial un nou complex pentru testarea rachetelor utilizate în teatre de operaţii, în cadrul programului de protecţie a forţelor aliate detaşate în zonele respective împotriva atacurilor cu rachete cu rază scurtă şi medie de acţiune.

Complexul, localizat la Agenţia de Consultanţă, Comandă şi Control de la den Haag (NC3A), Olanda, a fost modernizat în scopul recepţionării noilor prototipuri de rachete şi va juca un rol major în cadrul testelor planificate pentru luna iulie, odată cu înmânarea capabilităţilor operaţionale către comandanţii NATO. De asemenea, el va fi "gazda" tehnologiilor europene sau americane privind rachetele balistice, elementul de legătură cu sistemul NATO de apărare împotriva rachetelor folosite în teatre. Modernizarea complexului permite, acum, şi vizualizarea executării testelor fără a perturba operaţiile necesare derulării acestora. În plus, complexul completează capabilităţile NATO de apărare împotriva aeronavelor, UAV-urilor sau a altor ameniţări aeriene.

www.nato.int

EXERCIȚIUL "DESERT FALCON"

În perioada 23.04-05.05, peste 80 de militari și 7 avioane F-16 din cadrul primei escadrile a Aripii 2 Tac of Florennes au participat, împreună cu colegi din cadrul Forțelor Aeriene Iordaniene, la exercițiul de strânsă cooperare "Desert Falcon", desfășurat la Baza Aeriană Al-Azraq, la est de Amman, Iordania.

Deși a fost afectat de erupția vulcanului din Islanda, exercițiul a reușit să-și atingă scopurile propuse: crearea unor scenarii similare situațiilor reale de luptă din zona Kandahar – dezvoltate de 3 FACI (forward air controller) belgieni – și antrenarea piloților iordanieni pe module specifice NATO. Astfel, s-au executat peste 30 de misiuni CAS (Close Air Support) și s-au desfășurat și misiuni complementare oferite de posibilitățile lărgite ale spațiului aerian iordanian, mult mai deschis decât cel belgian.

Tot în cadrul exercițiului s-a verificat și capacitatea de execuție a bombardamentelor cu tehnica din dotare, în poligonul de lângă Al-Azraq consemnându-se și o premieră – prima tragere a piloților belgieni cu GBU (Guided Bomb Unit) 24.

www.mil.be

Piestany Air Show 2010

În perioada 29-30.05, la Piestany, Slovacia, s-a desfășurat „A 4-a zi națională a Aviației", un miting aerian care a strâns sub aripa sa peste 10.000 de spectatori. Spectacolul aerian a fost dedicat, în acest an, celui mai mare pilot de vânătoare slovak din serviciul RAF, a marcat aniversarea a 65 de ani de la încheierea celui de-al Doilea Război Mondial și cea de-a 130-a aniversare de la nașterea generalului M.R. Stefánik.

Pe lângă expoziția statică a Forțelor Aeriene Slovace și demonstrațiile de manevrabilitate a tehnicii, programul mitingului a mai cuprins secvențe memorabile oferite de personal din cadrul poliției și zboruri demonstrative. Participanții s-au întrecut în demonstrații aeriene, cele mai aplaudate evoluții fiind cele ale avioanelor MiG-29 (Slovacia), Su-35, Eurofighter Typhoon (Italia), Gripen, Tornado, E-3 Sentry, F-16 (Olanda), Mirage 2000 (Franța), Jak-3U, Polikarpov Po-2 și ale formațiilor de acrobație aeriană Orlik și Flying Bulls Aerobatic Team (Cehia).

www.infoaerial.sk/en

Olanda prezintă elicopterul NH90

Primul din cele 20 noi elicoptere model NH90 – număr de înregistrare N-110 – a sosit în curtea Forțelor Aeriene Regale Olandeze, fiind livrat de către compania Defence Materiel Organisation la Stația Aeriană De Kooy, locțiitorului comandantului Forțelor Aeriene, generalul-maior Hans Wehren.

Elicopterul multirol NH90 va înlocui, în serviciul aviației dar și marinei militare olandeze, atât elicopterele marine Lynx, cât și pe cele de salvare de tip AB-412-rescue. De altfel, în final, 12 dintre aparate vor fi utilizate de marina militară în misiuni de suport aerian și anti-submarin, în timp ce celelalte 8 vor avea misiuni de transport medical.

Actualul model este mai mare decât predecesorul său, fapt ce face posibilă intervenția Forțelor Aeriene și Marine Olandeze pe suprafețe mai mari, fiind chiar necesar, de exemplu, în luptă cu recenții pirați ai mărilor. Aparatul este dotat cu sistem de vizibilitate pe timp de noapte și în infraroșu, poate detecta ținte terestre sau submarine, este dotat cu mitraliere de 12,7 mm și poate executa foc de semnalizare împotriva rachetelor ghidate prin radar.

www.dutchaviation.nl

Pagini realizate de plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

Boeing transformă F-16 în dronă

Un avion de tip F-16 Falcon scos din serviciu, a sosit la sediul uzinelor Boeing de la Cecil Field, Jacksonville, pe 22 aprilie, pentru a începe procesul de transformare în sonda aeriană QF-16. În acest scop, compania Boeing a primit un contract în valoare de 69,7 milioane de dolari din partea Forțelor Aeriene ale SUA.

Compania conducătoare, care include și BAE Systems, a început în luna mai proiectarea, producția și dezvoltarea uav-urilor QF-16. Acestea

vor fi folosite drept prototipuri de testare și evaluare, dar și ca ținte aeriene pentru noile tipuri de armamente, înlocuind mai vechile QF-4. În această primă fază, 6 avioane F-16 vor trece prin programul de transformare, urmând ca din anul 2014 să fie convertite peste 120 de avioane.

www.defence-aerospace.com

Teste pentru implementarea radarelor de nouă generaţie

Compania General Atomics Aeronautical Systems, Inc. a anunțat că în data de 7 mai, a reușit executarea unui zbor test pentru verificarea capabilităților radarelor de nouă generație

Synthetic Aperture Radar/Ground Moving Target Indicator (SAR/GMTI) radar și Lynx Advanced Multi-channel Radar (AMR), sisteme testate pe un avion de tip Predator B UAS.

Pe timpul zborului desfășurat la uzina GA-ASI's Gray Butte Flight Operations, Palmdale, California, s-a verificat, în special, capacitatea de recunoaștere a trupelor de uscat ce se deplasează într-o zonă, la pas sau alergând. Pentru aceasta, radarele au folosit tehnologia Space Time Adaptive Processing (STAP) și au reușit livrarea datelor conform STANAG 4607 către Stația de Control Terestru. Întreaga operațiune s-a derulat fără modificarea parametrilor inițiali ai softului de detectare și transmitere a datelor, fiind "alterate" doar condițiile meteo și de altitudine ale avionului.

www.defence-aerospace.com

FLASH NEWS

EXERCIȚIU MULTINAȚIONAL... SPECIAL

Exercițiul Forțelor pentru Operații Speciale – "ROUSOFEX '10" – reprezintă un eveniment major de instruire desfășurat anual, începând cu 2007. Ediția din acest an, ROUSOFEX 2010, desfășurată între 21 și 29 iunie, în diferite locații de pe litoralul românesc și din țară, a căpătat o dimensiune multinațională prin participarea reprezentanților armatelor Bulgariei și Iordaniei. Un alt element de noutate l-a constituit faptul că pentru prima dată au acționat întrunit structurile de operații speciale din cele trei categorii de forțe ale Armatei României, precum și numeroase forțe de sprijin.

Maior DOREL DANCIU

Scopul principal al exercițiului a fost realizarea interoperabilității între structurile românești de operații speciale și cele ale celorlalte țări participante, dar și armonizarea tacticilor și procedurilor pe baza lecțiilor învățate în teatrele de operații.

Echipa de planificatori și controlori ai exercițiului a fost constituită din ofițeri aparținând Statului Major General și a fost condusă de **generalul-maior Alexandru RUS,** șeful Direcției Operații. **Colonelul dr. Marius CRĂCIUN**, comandantul Componentei de Operații Speciale, a fost director al exercițiului.

Forțele participante la exercițiu, aproximativ 400 de militari, au fost puse sub comanda unui comandament întrunit de operații speciale, generat de Regimentul 1 Operații Speciale. Forțele acționale au fost reprezentate de subunități aparținând Batalionului 1 Forțe pentru Operații Speciale "Vulturii", ale Grupului Naval de Forțe pentru Operații Speciale și ale Detașamentului de Căutare-Salvare prin Luptă. Forțele de sprijin au fost asigurate de Batalioanele 60 și 498 Parașutiști și nave ale Flotilei Fluviale. Sprijinul aerian a fost asigurat de avioane de luptă și transport aparținând Bazelor Aeriene 86 și 90, dar și de elicoptere Puma ale Forțelor Navale.

Exercițiul, bazat pe un scenariu fictiv, dar inspirat din realitățile conflictelor contemporane, a adus în prim plan situația de instabilitate din Ramliyya, țară puternic afectată de insurgență și extremism religios. Pentru stabilizarea situației, guvernul legitim a apelat la intervenția unei forțe multinaționale.

Misiunile îndeplinite au acoperit toată gama războiului neconvențional, pornind de la acțiunile de asistență militară în folosul forțelor națiunii gazdă, instruirea și însoțirea în luptă a acestor forțe, acțiuni din gama operațiilor informaționale, operații psihologice, afaceri civile și afaceri publice.

S-a acționat întrunit pentru cucerirea și menținerea unor puncte strategice prin asalt aerian, cum este podul peste Dunăre de la Giurgeni-Vadu Oii, neutralizarea unor tabere insurgente, eliberarea de ostatici, misiuni de căutare-salvare prin luptă și acțiuni de scotocire și securizare la bordul navelor. Tehnicile folosite de participanți au fost similare celor utilizate în teatrele de operații.

Dintotdeauna, un deziderat major al serviciilor medicale din Forţele Aeriene l-a constituit crearea unui sistem eficient şi rapid de evacuare aeriană a răniţilor politraumatizaţi din teatrul de operaţii sau, pe timp de pace, a tuturor acelora a căror înrăutăţire a stării de sănătate le pune viaţa în pericol.

S'ALVATORUL 2010

Căpitan MIRCEA BARAC

În perioada 05.07 – 09.07 a.c., s-a desfăşurat exerciţiul "Salvatorul 2010" care a avut un obiectiv precis: evaluarea detaşamentului MEDEVAC din cadrul Flotilei 90 Transport Aerian, în vederea afirmării de către NATO. În acest scop, o echipă de evaluatori formată din 19 specialişti (12 evaluatori internaţionali aparţinând diviziei TACEVAL din cadrul Comandamentului Componentei Aeriene Izmir şi 7 evaluatori români) a testat atât cunoştinţele teoretice şi practice ale personalului ce încadrează detaşamentul, cât şi capabilităţile aeronavei IAR-330.

Detaşamentul dislocabil evaluat presupune un elicopter IAR-330 MEDEVAC, aproximativ 40 de oameni – piloţi, tehnici, personal medical şi face parte din obiectivele forţei negociate cu NATO privind unităţile cu ridicare graduală a capacităţii operaţionale – capabilităţi de sprijin.

"Evaluarea a fost orientată pe Operaţii (tactici, tehnici, proceduri) şi Protecţia Forţei

(proceduri MEDEVAC). Evaluarea de tip STARTASSES este un instrument la dispoziţia NATO având ca scop furnizarea informaţiilor privind capabilităţile structurii evaluate. De asemenea, arată nivelul îndeplinirii obiectivului forţei. În urma exerciţiului, echipa de evaluatori face recomandări de care va trebui să ţină cont personalul evaluat", ne-a declarat **locotenent-colonelul Nicolae BABAN**, ofiţerul de proiect al exerciţiului şi evaluator NATO TACEVAL.

Evaluarea a debutat cu o testare scrisă a personalului pentru operaţii al detaşamentului, a continuat cu verificarea resurselor şi s-a încheiat prin evaluarea performanţei în operaţii pe fondul scenariului exerciţiului "Salvatorul 2010".

Scenariul exerciţiului a presupus simularea unor situaţii speciale (incidente, acte teroriste, recuperare piloţi catapultaţi şi răniţi). Personalul detaşamentului a făcut dovada cunoştinţelor tactice şi medicale, a rezolvat cu succes majoritatea incidentelor create de echipa de evaluare şi a îndeplinit toate misiunile primite, în conformitate cu standardele Alianţei şi limitările declarate.

"Piloţii detaşamentului au absolvit toate cursurile de carieră şi specializare, deţin certificat de competenţă lingvistică, iar vârsta medie a acestora este în jur de 30 de ani", am aflat de la **locotenent-comandorul Cristian POENARU**, comandantul detaşamentului.

Totodată, elicopterul a fost supus unui amplu proces de modernizare, atât la nivel de aeronavă, cât şi la nivelul aparaturii medicale. "Elicopterul este dotat cu

defibrilator, monitor pentru funcţiile vitale, sisteme electrice de aspirat secreţiile, ventilator, truse moderne complete, de intubaţie orotraheală, sisteme fixe de administrat oxigenul, truse de urgenţă etc. Toate aceste sisteme sunt necesare pentru asistenţa medicală a unui pacient cu dependenţă 1 – pacient care are nevoie de susţinere vitală. Echipajul medical poate varia, în funcţie de misiune, de la un paramedic, la 2 medici şi doi paramedici, putând fi evacuaţi până la trei răniţi. Deci este acoperită toată gama de urgenţe medico-chirurgicale ce pot apărea în teatrul de operaţii", ne-a asigurat **maiorul dr. Daniel PINTILIE**.

"Activitatea a fost pregătită cu răspundere, întreg personalul detaşamentului demonstrând că este pregătit şi implicat permanent în executarea în condiţii foarte bune a misiunilor încredinţate. De asemenea, funcţionarea tehnicii de zbor şi de sprijin a fost corespunzătoare", au fost concluziile **comandorului Florin TUDOR**, directorul exerciţiului.

La 55 de ani, radiolocaţia îşi confirmă statutul de componentă de bază a Forţelor Aeriene

De cele mai multe ori istoria se scrie singură. Datoria celor care o studiază şi îi urmăresc evoluţia este să relateze faptele. Prezentând o retrospectivă a RADIOLOCAŢIEI la 55 de ani de la înfiinţare, considerăm potrivit momentul în care putem consemna obiectiv etapele evoluţiei acestei arme. În contextul actualelor strădanii de modernizare a armatei române, de aducerea ei la numitorul comun al armatelor eficiente, în care nu mărimea efectivelor dă forţă, ci calitatea şi dotarea tehnică a acestora, radiolocaţia şi oamenii care o încadrează au un cuvânt greu de spus.

Rădăcini

Istoricul armei radiolocaţie condensează o evoluţie şi mutaţii dintre cele mai spectaculoase. Astfel, în anul 1916, a fost creat Corpul Apărării Antiaeriene, ca structură de comandă pentru toate mijloacele terestre de apărare antiaeriană din armata română. Totodată, prin Înaltul Decret nr. 2784 din 14.08.1916 se constituia, în cadrul Serviciului de Apărare Contra Aeronavelor, prima structură din Armata Română destinată supravegherii spaţiului aerian şi informării autorităţilor asupra pericolului de a fi atacaţi din acest mediu. Pentru supravegherea spaţiului aerian şi înştiinţarea despre apariţia aeronavelor existau, la acea dată, 22 de posturi de observare, dispuse la 50–60 de km în jurul Bucureştiului. În afara acestui sistem militar, mai exista o reţea de informare prin prefecturile judeţene.

La începutul celui de-al Doilea Război Mondial, sistemul de supraveghere a spaţiului aerian sub denumirea de "Serviciul de pândă şi alarmă" număra peste 430 de posturi de pândă aeriană, organizate în cadrul a 6 baterii de pândari aerieni, 6 centre de informaţii regionale şi 29 de centre de informaţii judeţene.

Perfecţionarea rapidă a posibilităţilor de luptă ale mijloacelor de atac aerian şi a capacităţii acestora de a acţiona prin surprindere datorită, îndeosebi, vitezelor sporite ale aeronavelor a impus crearea unor sisteme moderne.

În anul 1940, pe teritoriul României au fost dispuse de armata germană primele staţii de radiolocaţie: o instalaţie FREYA pentru cercetarea şi indicarea ţintelor aeriene şi o instalaţie WURTZBURG pentru ochire tunuri. Nouă ani mai târziu, la 9 noiembrie 1949, a fost înfiinţată prima companie de radiolocaţie, care avea în înzestrare staţii de tipurile AN/TPS-3 (americană), SCR-527 D (engleză) şi WURTZBURG (germană).

La 10 aprilie 1948, s-a reînfiinţat Comandamentul de Apărare Antiaeriană a Teritoriului (CAAT), în a cărui structură exista şi Secţia de Pândă Aeriană, secţie care s-a transformat în Serviciul de Observare, Informare şi Legături Aero – OILA.

În anul 1952, au fost instalate pe teritoriul ţării 13 noi staţii de radiolocaţie P-20 şi P-3A. Intrarea în dotare a acestor staţii a dus la înfiinţarea, în cadrul OILA, a două compartimente distincte pentru observarea vizuală şi cercetarea radioelectronică.

Radiolocaţia – o armă modernă

Ca urmare a mutaţiilor produse în plan organizatoric şi a dotării cu tehnică de radiolocaţie, în vara anului 1955 sistemul OILA a fost abandonat. Au fost desfiinţate cele 21 de companii cu un total de 492 de posturi de observare vizuală şi au fost înfiinţate **TRUPELE RADIOTEHNICE, în baza *Ordinului Ministerului Forţelor Armate, nr. C.L.0074, din 25 iulie 1955.***

Dotarea trupelor cu noi tipuri de staţii de radiolocaţie (P-30 şi P-15) a continuat şi în anii următori. În acest fel s-a reuşit acoperirea nevoilor de cercetare a spaţiului aerian la înălţimi mici, mari şi stratosferice.

Necesitatea îmbunătăţirii parametrilor zonei de supraveghere, asigurării cu date de radiolocaţie a punctelor de comandă şi de dirijare ale unităţilor de aviaţie a impus mărirea *numărului* de mijloace de radiolocaţie şi de subunităţi, fapt ce a condus la reorganizarea trupelor radiotehnice pe brigăzi, în cadrul diviziilor de apărare antiaeriană a teritoriului. Astfel, la 1 august 1965, prin Ordinul Marelui Stat Major nr. CZ-00662, s-a înfiinţat prima brigadă de radiolocaţie, iar la 12 iunie 1966, cea de-a doua.

Anul 1978 a marcat introducerea în dotare a **aparaturii de automatizare.**

Un moment important din istoria trupelor de radiolocaţie îl constituie realizarea, prin eforturi deosebite ale tehnicienilor militari români, a primei staţii de radiolocaţie de producţie românească, START, introdusă în dotare la 12 aprilie 1984.

Modernizarea mijloacelor de zbor şi îmbunătăţirea posibilităţilor de evoluţie la mică înălţime a acestora au impus coborârea limitei inferioare a zonei de supraveghere. Aceasta a determinat ca după anul 1980 să se înfiinţeze noi subunităţi care să conducă la îmbunătăţirea parametrilor zonei de supraveghere, îndeosebi la înălţimi mici.

În decembrie 1993, odată cu reorganizarea şi unificarea CAAT şi CAvM în cadrul Statului Major al Aviaţiei şi Apărării Antiaeriene, denumirea de Trupe Radiotehnice a fost înlocuită cu cea de **Radiolocaţie,** realizându-se o concordanţă mai strânsă între denumire şi misiunile ce revin acestei arme.

Înfiinţarea în 1996 a **centrelor de radiolocaţie** şi desfiinţarea, în anul 1998, a brigăzilor de radiolocaţie, au condus la creşterea operativităţii, supleţei şi eficienţei *actului* de decizie, optimizarea fluxului informaţional despre situaţia aeriană şi crearea condiţiilor pentru realizarea sistemului integrat militar şi civil de gestionare a spaţiului aerian.

Radiolocaţia – era digitală

În 1995, guvernul român a decis achiziţionarea a cinci radare de supraveghere aeriană FPS-117 de la compania "Lockheed Martin", din SUA, ca urmare a deciziei de modernizare a armatei, dar şi pentru îndeplinirea uneia din cerinţele tehnice şi operaţionale pentru aderarea României la structurile NATO.

Pe 25 iulie 1998, primul radar FPS-117 a fost montat la Giarmata, lângă Timişoara, "ceea ce a permis realizarea unei supravegheri a spaţiului aerian la parametri de înaltă tehnicitate", conform unui comunicat al Biroului de Presă al Ministerului Apărării Naţionale, din 1998. Apoi, a mai fost montat un radar la Ovidiu, lângă Constanţa, iar până la sfârşitul anului 2000, au fost montate şi celelalte trei radare, în Oltenia, Transilvania şi Moldova.

Radarul tridimensional FPS-117, de distanţă mare, este un sistem de supraveghere a spaţiului aerian având o reţea de antene care realizează explorarea electronică în elevaţie, concomitent cu rotirea continuă în azimut, pentru a asigura date tridimensionale în timp real despre fiecare ţintă din interiorul volumului cercetat.

Fiabilitatea asigurată de tehnologia Solid-State este completată de orientarea, calibrarea şi reconfigurarea automată, precum şi de monitorizarea funcţionării şi localizarea defecţiunilor efectuate sub controlul computerului.

În perioada 2007–2008, radarele FPS-117 au fost supuse unui proces de modernizare şi aduse la cele mai noi standarde oferite de către producător.

Aceste radare au marcat primii paşi hotărâţi în procesul de modernizare şi înzestrare a "armei" radiolocaţie din Statul Major al Forţelor Aeriene.

Cele cinci radare au intrat în programul ASOC – Air Sovereignty Operation Center (Centrul Operativ de Suveranitate Aeriană), unde se obţine imaginea unică a spaţiului aerian al ţării, prin integrarea datelor primite, atât de la radarele militare, cât şi de la cele civile.

START-1M

Pentru a putea face faţă tuturor angajamentelor care s-au asumat faţă de NATO, unde s-a declarat o anumită capabilitate, pe lângă cele cinci radare FPS-117 destinate supravegherii înălţimilor mari, a fost nevoie şi de radare care să supravegheze înălţimile mici şi medii, astfel încât să se completeze supravegherea spaţiului aerian. Astfel, în 2002 a fost demarat un program de achiziţie, în două faze, care viza dezvoltarea în cooperare cu compania Lockheed Martin a două radare prototip, Gap Filler. Acestea au fost livrate Forţelor Aeriene în 2004 pentru a parcurge fazele de testare, de dezvoltare şi evaluare operaţională.

Compatibilitatea cu sistemele armatelor partenere din NATO

Aderarea României la NATO a impus ca procesul de înzestrare cu mijloace radar moderne şi informatizarea conducerii activităţilor specifice să determine adoptarea unor noi structuri coerente şi ierarhizate astfel încât să pună în valoare performanţele tehnicii în cadrul unui sistem de supraveghere a spaţiului aerian integrabil în NATINADS.

Introducerea în dotarea subunităţilor de radiolocaţie a sistemelor radar moderne 3D cu rază lungă de acţiune (FPS-117) şi cu rază mică de acţiune TPS-79R (Gap Filler) şi operaţionalizarea ASOC au creat bazele modernizării şi ale trecerii de la radiolocaţia analogică la cea digitală cu o bună protecţie la toate categoriile de bruiaj, precum şi la posibilitatea lucrului compatibil cu sistemele aviaţiei militare şi civile.

Odată cu înzestrarea armatei cu radarele digitale nu s-a renunţat definitiv la serviciile radarelor analogice, care au fost trecute în rezerva celor digitale, suplinindu-le pe timpul activităţilor de întreţinere sau indisponibilitate, dar fiind folosite şi pentru completarea informaţiilor de la radarele de bază, cât şi pentru coborârea limitei inferioare a zonei de supraveghere.

Reorganizarea sistemului de supraveghere a spaţiului aerian a vizat şi o uniformizare a înzestrării cu tehnică specifică, urmărindu-se ca fiecare poziţie să deţină un radar de descoperire la distanţe mari, un radar de descoperire la înălţimi mici şi medii şi un radioaltimetru.

Radarele analogice constituie încă, pe termen scurt şi mediu, mijlocul de bază din înzestrarea subunităţilor de radiolocaţie. Radarele analogice au fost eficientizate prin echiparea cu extractoare de date ce vor asigura, până la introducerea completă în exploatarea radarelor digitale TPS-79R, de tip Gap Filler, completarea informaţiilor de la radarele specificate. Concepţia este ca radarele analogice să fie menţinute ca rezervă, pe poziţie, până la epuizarea resursei.

Extractorul automat de date, pe lângă faptul că a uşurat considerabil activitatea operatorilor de pe staţiile de radiolocaţie analogice, a permis transmiterea situaţiei aeriene direct şi/sau prin intermediul Posturilor de Fuziune Senzori la ASOC, în timp real. Principiul de funcţionare al extractorului automat de date poate fi sintetizat astfel: preia informaţia analogică, o transformă în informaţie digitală şi o transmite prin sistemele de comunicaţii la elementele de decizie (centrele operaţionale din sistemele de comandă-control). Implementarea extractorului a permis automatizarea întregului sistem de radiolocaţie.

De asemenea, formarea şi pregătirea personalului în arma Radiolocaţie au fost elemente importante cuprinse în procesul de restructurare, astfel încât pregătirea categoriilor de personal să se asigure conform rolului şi locului deţinute în structuri.

GAP FILLER

Programele de pregătire din instituţiile militare de învăţământ au fost revăzute, astfel încât toate cadrele militare să acumuleze cunoştinţele necesare îndeplinirii funcţiilor pe care urmează să le îndeplinească după terminarea studiilor.

În acest context, reorganizarea batalioanelor de supraveghere aeriană şi transformarea acestora în centre, precum şi finalizarea programelor de înzestrare în derulare vor consolida locul şi rolul Radiolocaţiei în cadrul Sistemului de Comandă-Control Aerian Naţional, în rândul structurilor de elită ale Forţelor Aeriene şi Armatei României.

Colonel ILIE CAMENŢU
locotenent ALEXANDRU DIMA

ARPIA – 20 de ani în slujba promovării aeronauticii române

General (r) IOSIF RUS

Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii – ARPIA a fost înființată la data de 19 mai 1990, fiind continuatoarea tradițiilor Asociației Române pentru Propaganda Aviației (ARPA), creată la 20 ianuarie 1927, din inițiativa unor personalități de frunte a vieții politice, oameni de afaceri, aviatori activi și în rezervă. ARPIA este o organizație autonomă, apolitică, persoană juridică de drept privat, fără scop patrimonial, non-profit, cu caracter cultural-științific, istoric, sportiv și educațional, deschisă iubitorilor aeronauticii indiferent de studii, profesie, etnie, apartenență politică și stare socială. Se poate afilia și colabora cu organisme similare din țară, din Europa sau de pe alte continente.

Scop, obiective şi organizare

Scopul asociației constă în informarea și dezvoltarea cunoștințelor despre aeronautica națională și mondială, propaganda și organizarea manifestărilor ce privesc istoria și tradițiile, cultura și arta zborului, orientarea profesională a tineretului și implicarea lui în domeniu, promovarea aviației și susținerea imaginii Forțelor Aeriene Române, acțiuni cu caracter umanitar, reprezentarea și protecția socială a aviatorilor, a tuturor membrilor săi.

În privința **obiectivelor** asociației, acestea constau în: • cunoașterea realizărilor aeronautice europene și universale; • istoria și tradițiile naționale; • contribuția românilor la afirmarea aviației; • atragerea tuturor categoriilor de cetățeni la evenimentele aeronautice (mitinguri, demonstrații, exerciții, concursuri sportive ș.a.) ce au loc în țară sau în străinătate; • sprijinirea muzeelor pentru identificarea, colectarea și donarea obiectelor de patrimoniu; • constituirea unui fond de documentare și elaborarea tematicilor pentru expoziții; • informarea despre condițiile de viață ale unor categorii de membri aflați în activitate, rezervă și retragere pentru sprijinirea acestora; • colaborarea cu asociațiile, fundațiile și organismele aeronautice din țară și străinătate pentru schimbul de informații privind evoluțiile în cercetare, producție și zbor.

Structura organizatorică, la data de 30.04.2010, cuprindea 1.620 de membri și mai mulți simpatizanți, o structură centrală și 17 filiale, din care 16 în țară și o filială în Italia, la Torino. Consiliul Director numără 43 de membri, iar **boardul managerial** cuprinde**:** președinte, prim vice-președinte, trei vicepreședinți, secretar general, doi secretari și trezorier.

Relații de colaborare

În plan intern există relații de colaborare cu majoritatea instituțiilor și structurilor din domeniul aeronautic, însă remarcabile sunt relațiile externe, ARPIA devenind, în data de 6 octombrie 2006, membru cu drepturi depline în European Partnership of the Aeronautic Associations – EPAA. Legăturile cu membrii acesteia și alte asociații de peste graniță au început în 1994 și s-au dezvoltat în mod progresiv, pornind cu membrii fondatori ai EPAA și apoi, cu toate asociațiile aviatorilor din țările devenite membre EPAA, respectiv: Belgia, Bulgaria, Cehia, Elveția, Franța, Germania, Italia și Olanda. Există, de asemenea, colaborare cu asociațiile din țările invitate în cadrul EPAA: Austria, Polonia și Ungaria, precum și intenția deschiderii colaborării cu cele din Anglia, Slovenia, Grecia, Serbia și Turcia.

Pentru ARPIA și EPAA, un eveniment important a fost Simpozionul Aeronautic Internațional organizat în octombrie 2008, la Paris, ce a avut ca temă *Forțele Aeriene și Europa, provocări viitoare*, în cadrul căruia s-au dezbătut subiectele: Dezvoltarea apărării aeriene și întărirea complementarității dintre NATO și UE; Provocări politice și perspective ale colaborării NATO și UE; Provocări în domeniul militar și al Forțelor Aeriene: cooperarea și constrângerile bugetare, provocări politice, sociale și culturale în domeniul pregătirii tineretului pentru aviație.

Relațiile instituționale au făcut ca ARPIA să fie considerată *Aripile de Rezervă*, un organism credibil ce face parte din structurile asociative ale cadrelor militare în rezervă și retragere provenite din Ministerului Apărării Naționale, susținute de către acesta, de SMG, dar mai ales, de SMFA și departamentul de specialitate din Ministerul Transporturilor.

Principalele activităţi

Principalele evenimente aeronautice organizate de ARPIA în calitate de autor și/sau colaborator sunt: pregătirea, transportul și vernisajul unor expoziții în colaborare cu Muzeul Aviației; reprezentarea României la centenarul zborului fraților Wright, în 2003, la Dayton, Ohio, SUA și la Centenarul Zborului Traian Vuia din 2006 în Franța; evocări și simpozioane susținute cu aceste prilejuri la Dayton, Paris, Montesson, Roma, Budapesta, New York, Torino, Manila și participarea în fiecare an a membrilor asociației la sărbătorirea Zilei Aviației Române.

Manifestările anterioare și cele din 2008, ocazionate de împlinirea a 55 de ani de aviație militară la Timișoara și în alte locuri au adus în actualitate momente, retrăiri, și evenimente emoționante pentru cei care au lucrat ori sunt încă salariați ai unităților militare din orașul de pe Bega, din Giarmata, Ianca și Caracal, locuri ce constituiau cândva, pilonii de bază ai aviației militare române. Programele au fost bine alese, plăcute și interesante.

Totodată, a avut loc la Boboc-Buzău, aniversarea a 50 de ani de la acordarea numelui *Aurel Vlaicu*, Școlii de Ofițeri de Aviație și Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene.

De asemenea, în programele asociației au fost prevăzute: comemorarea a 95 de ani de la încercarea de a trece în zbor Munții Carpați, de către constructorul și pilotul Aurel Vlaicu; aniversarea a 90 de ani de la marele act al Unirii Țărilor Române și a misiunii pilotului locotenent Niculescu de a duce în zbor Mesajul Unirii de la Bacău, în Transilvania la Blaj; 85 de ani de la constituirea Aeroclubului României; 75 de ani de la recordul mondial la saltul cu parașuta al Smarandei Brăiescu și 40 de ani de la înființarea CNIAR. Pentru anul în curs există programate mai multe acțiuni cu scopul de a sărbători 100 de ani de la prezentarea, de către Henri Coandă, la Paris , în 1910, a primului avion reactiv din lume și zborul primului avion, proiectat și construit în România, de Aurel Vlaicu, în 1910.

90 de ani de la înfiinţarea Centrului de Instrucţie al Aviaţiei

Un zâmbet peste ape învolburate

Plutonier adjutant
SORIN SĂFTOIU

Cerul s-a deschis peste estul României. Zile în şir apele au căzut şi apoi au urmat cursurile, odată firești, ale râurilor moldave, intrând necruțătoare peste casele, gospodăriile şi câmpurile localnicilor. Tabloul zonelor sinistrate a fost mereu unul emoționant, cu stări de surescitare şi nervozitate crescânde. Suprapusă peste acest context, sărbătoarea aviatorilor de la Flotila 95 Aeriană "Erou căpitan aviator Alexandru Şerbănescu" de la Bacău – 90 de ani de la înființarea Centrului de Instrucție a Aviațiunii – a încercat, prin demonstrațiile aeriene, executate pe acelaşi cer, de această dată senin şi sincer cu apropiații săi, să facă uitate, preț de câteva clipe, amărăciunile, disperarea şi sentimentul de neajutorare al oamenilor.

Astfel, băcăuanii şi nu numai, s-au adunat la porțile unității pentru a lua parte la un "Arc peste timp", aşa cum a sunat apelul militarilor, o invitație la uitare şi regăsire. Publicitate moderată, situație internă demoralizatoare, mutări pe scena politică locală – aceştia sunt factorii care au redus participarea la câteva sute, poate peste o mie de oameni. Dar acest lucru nu a contat. Aşa cum avea să declare şi comandantul flotilei, **comandorul Cătălin BĂHNEANU**: "Noi am făcut invitația către toți pasionații de aviație, tuturor familiilor, tuturor țăranilor din zonele sinistrate. În special pentru felul aparte în care simt ei acest vis al nostru – zborul. Tatăl meu a venit pentru prima dată să mă vadă de când sunt pilot. Nu a avut cuvinte. Dar chipul său a fost cea mai mare răsplată pentru mine".

Într-adevăr, cei mai puțin recunoscuți în ritmul teribil al vieții actuale, cei la care facem referire doar când nu ne regăsim pe noi înşine, aceştia au constituit grosul participării la spectacolul aerian de la Bacău. Copii puzderie, bătrâni cu lacrimi în ochi, invalizi cu dorința mijită pe chipuri de a se întrece cu temerarele păsări zburătoare. Prezența lor a crescut emoția, sloganul ales de organizatori devenind parcă neîncăpător. Arcul peste timp s-a comprimat şi, pentru câteva momente, supărarea şi chinurile au lăsat loc fanteziei, curajului, planării sau acrobației aeriene.

Elicoptere IAR-330 PUMA, avioane ultrauşoare, IAK-uri 52, MiG-uri 21 LanceR, magnificul C-27J Spartan, salturi cu parașuta şi murmure de admirație, oftaturi temătoare şi aplauze la scenă deschisă au fost ingredientele de succes ale show-ului aerian. Nici o clipă nu au fost uitați cei care, din motive lesne de înțeles, au ales să-şi păzească avutul creat cu sudoare. Lor le-a fost dedicat zborul, pentru ei s-au făcut apeluri la solidaritate, în sprijinul lor militari şi tehnică de la Flotila 95 Aeriană s-au deplasat în zonele calamitate.

Mesajul şefului Statului Major al Forțelor Aeriene, transmis de locțiitorul acestuia – **generalul-maior Virgil RISTEA**, a evidențiat meritele militarilor de la Bacău, a salutat împlinirea a 90 de ani de la înființarea Centrului de Instrucție al Aviațiunii, decorarea drapelului de luptă al unității, dar a întărit şi sprijinul Forțelor Aeriene pentru populația locală şi situația delicată în care se găseşte: "Suntem decişi să oferim sprijinul, la limita posibilităților noastre financiare, materiale şi de natură emoțională, pentru orice cereri venite din partea autorităților locale. Spectacolul aerian de astăzi doreşte a recompensa aportul locuitorilor din Bacău la consolidarea Flotilei 95 Aeriene şi, desigur, vrea să se constituie într-un moment aparte, emoțional, o demonstrație a pregătirii şi pasiunii militarilor pentru zbor", şi-a încheiat discursul delegatul şefului SMFA.

Într-adevăr, timp de 3 ore, lumea a uitat de apele învolburate, a uitat de lupta cu somnul, cu frigul, de lupta împotriva nepăsării oamenilor. Piloții militari şi civili, parașutiştii, tehnicii şi inginerii de la aviație au creat un spectacol sublim, viu susținut de emoțiile familiilor.

Atunci când la sol pământul nu mai vrea să-şi arate chipul şi cedează această mândrie apelor, poate că ridicarea privirii către cer, acolo unde avioanele şi cei care le pilotează sfidează împotrivirea, adeseori indecentă a naturii, este gestul necesar. Povața resemnării doar temporare, cu dorința şi mai mare de izbândă este mesajul "arcului peste timp" din data de 03 iulie de la Bacău.

Programul Educaţional "Cinstire Eroilor Aviatori – Aviaţia: Trecut, Prezent şi Viitor"

AM STEAUA MEA SPRE CARE VREAU MEREU SĂ ZBOR...

ELEONORA ARBĂNAŞ

...au spus elevii Școlii nr. 178 "General av. Ion Dobran" București, organizatoarea ediției a V-a a Concursului Interjudețean "Eroi Aviatori" inclus în cadrul programului care s-a desfășurat în perioada 18–20 iunie 2010 la București.

Programul Educațional "Cinstire Eroilor Aviatori – Aviația: Trecut, Prezent și Viitor" a debutat anul acesta pe o structură nouă, corespunzătoare cerințelor pentru proiecte și programe didactice privind domeniul și tipul de educație în care se încadrează.

Managerul programului, **doamna prof. ing. Mimoza Maria Vulcu**, directorul Școlii cu clasele I–VIII nr. 178 "General av. Ion Dobran" București, cu dăruire și profesionalism, demnă de toată admirația, a organizat și desfășurat pe parcursul celor trei zile un program consacrat exclusiv scopului propus în programul educațional. Alături i-au fost **profesorul de istorie, doamna Constanța Alexandru,** cadrele didactice, elevii și un cumul de idei și activități comune generate de Fundația Aviator Alexandru Șerbănescu, premergător ediției a V-a a concursului. Astfel, elevii și profesorii Școlii nr. 178, București, au participat la acțiunile desfășurate de fundație, în colaborare cu Forțele Aeriene, la sala Ștefan cel Mare a Cercului Militar Național, la Baza 95 Aeriană "Erou Căpitan Aviator Alexandru Șerbănescu", Bacău.

La ediția de anul acesta a concursului "Eroi Aviatori" au participat *școlile cu clasele I–VIII: "Traian Dârjan" Cluj-Napoca; "Căpitan aviator Mircea T. Bădulescu", Buzău; "Căpitan aviator Constantin M. Cantacuzino", Jilavele, jud. Ialomița; "Căpitan aviator Alexandru Șerbănescu", Colonești, jud. Olt; Școala nr. 178, sector 1, București.* Partener în program a fost și *Școala nr. 175 "Sfântul Nicolae", sector 1, București,* condusă de **profesorul Ion Gabriel Ștefan.** De asemenea, *Școala din Fruntișeni "Aviator Gheorghe Negrescu", jud. Vaslui,* a participat ca invitată în afara concursului.

Cu sprijinul generos al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul-maior dr. Ion-Aurel Stanciu,** activitățile *"Cunoaște aviația la ea acasă"* și *"Istoria aviației la Muzeul Aviației"* au oferit participanților la concurs un minunat prilej de a vizita Baza 90 Transport Aerian "Comandor aviator Gheorghe Bănciulescu", unde am avut onoarea să fim întâmpinați de

Cunoașterea istoriei, cinstirea eroilor aviatori sau promovarea interesului pentru aeronautică sunt câteva dintre activitățile de bază ale Fundației Erou Cpt. Av. Alexandru Șerbănescu.

Câțiva idealiști au inițiat în urmă cu cinci ani un proiect pilot: "Cinstire eroilor aviatori", care și-a dovedit utilitatea chiar de la primele ediții. Proiectul și-a lărgit anual orizonturile, devenind astăzi program interjudețean. S-au deschis larg pagini de istorie adevărată, beneficiindu-se de cea mai puternică implicare și de cele mai sincere conjugări de eforturi spre a cinsti memoria aviatorilor-eroi, reale modele de urmat de către tânăra generație din instituțiile de învățământ. Întâlnirea anuală a școlilor cu nume de aviator întrunite în programul educațional a devenit deja o tradiție. Pe lângă concursul ce are loc în cadrul acestor întâlniri, se creează un mediu propice schimbului de idei, de opinii, prezentarea activităților și a programelor specifice fiecăreia dintre aceste școli reprezentând un alt real beneficiu pentru elevi.

Debutul programului fundației cu această temă a avut loc la Colonești, jud. Olt, începând cu anul școlar 2007/2008, odată cu includerea numelui aviatorului Alexandru Șerbănescu în titulatura oficială a școlii din comuna natală a eroului. Au urmat alte demersuri oficiale inițiate de fundație cu scopul declarat de a mări numărul școlilor care să includă în titulatură un nume de erou aviator, cu precădere din Grupul 9 Vânătoare, pe care generațiile de elevi, cadre didactice și comunitatea locală să-l onoreze și să-l poarte cu cinstire ca un perpetuu zbor spre înălțimi în numele credinței și al respectului pentru valori.

Generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru Găluşcă, oferind elevilor participanţi la activitate detalii despre aviaţia militară

În această direcție, membri marcanți ai fundației precum **comandorul av. (r) Alexe Rusen, comandorul de aviație (r) dr. ing. Gheorghe Ștefan, colonelul (r) dr. Marin Vasile** s-au implicat și au susținut aspectele tehnice și demersurile fundației pentru identificarea unor școli din localități cu tradiție în aviație precum Sâmpetru, Ghimbav, Bârlad, Bacău, Suceava, Buzău.

însuși comandantul bazei, **generalul de flotilă aeriană Ștefan Dănilă.**

Elicopterele și impunătoarele aeronave militare de transport Antonov 26, C-130 Hercules sau C27J Spartan au impresionat grupul format din 60 de elevi, cadre didactice și reprezentanți ai fundației. Imaginea unei aeronave militare aterizând a reprezentat un moment care, cu siguranță, va rămâne în amintirea tuturor. Generalul aviator (r) Ion Dobran, veteran de război, adevărată enciclopedie de istorie aeronautică, reînvie cu fiecare prilej faptele de eroism ale camarazilor săi, îndeosebi ale Grupului 9 Vânătoare.

Domnia sa, însoțit de distinsa sa fiică, a fost cel care a înmânat premiile elevilor în cadrul festiv al ediției găzduită de Școala 178 din București.

Aspecte din timpul concursului

În vizită la Flotila 90 Transport Aerian

Promovarea aviației militare pe plaiuri moldave

ELEONORA ARBĂNAȘ

În cadrul Zilelor Culturale ale Bârladului (15–23 mai 2010), Fundația Aviator Alexandru Șerbănescu, în colaborare cu Forțele Aeriene, a fost invitată să susțină și să prezinte la Sala de Conferințe a Consiliului Local Bârlad un program din registrul istoriei aviației române: Aviația – trecut, prezent, viitor – aviatorii bârlădeni și faptele lor de arme și Istoria aviației române în aria extracuriculară a elevilor.

Șeful Doctrinei și Instrucției din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, **generalul de flotilă aeriană dr. Alexandru-Petru Gălușcă** a captivat asistența prin prezentarea atractivă și profesionistă a aviației militare române ca partener în cadrul misiunilor comune NATO, precum și perspectivele Forțelor Aeriene Române. Programul maraton s-a desfășurat într-o zi de sărbătoare în calendarul ortodox, 21 mai 2010, iar mesajul nostru a avut impactul dorit și a sădit în sufletul bârlădenilor dorința de cunoaștere a istoriei aeronauticii române.

Delegația fundației s-a deplasat apoi la școala din comuna Fruntișeni, situată la 12 km de Bârlad, locul natal al generalului aviator Gheorghe Negrescu, pentru a prezenta elevilor o pagină de istorie despre marele aviator și a înmânat documentele cu privire la propunerea fundației ca școala din Fruntișeni să poarte numele acestuia. Directorul școlii, **doamna profesor Luminița Onel,** corpul didactic prezent, elevii școlii, primarul și viceprimarul comunei au fost onorați de propunerea adresată, urmând ca aceasta să se concretizeze în scurt timp.

"Drumul unui cuceritor al cerului – inginerul aviator Aurel Vlaicu"

Plutonier adjutant SORIN SĂFTOIU

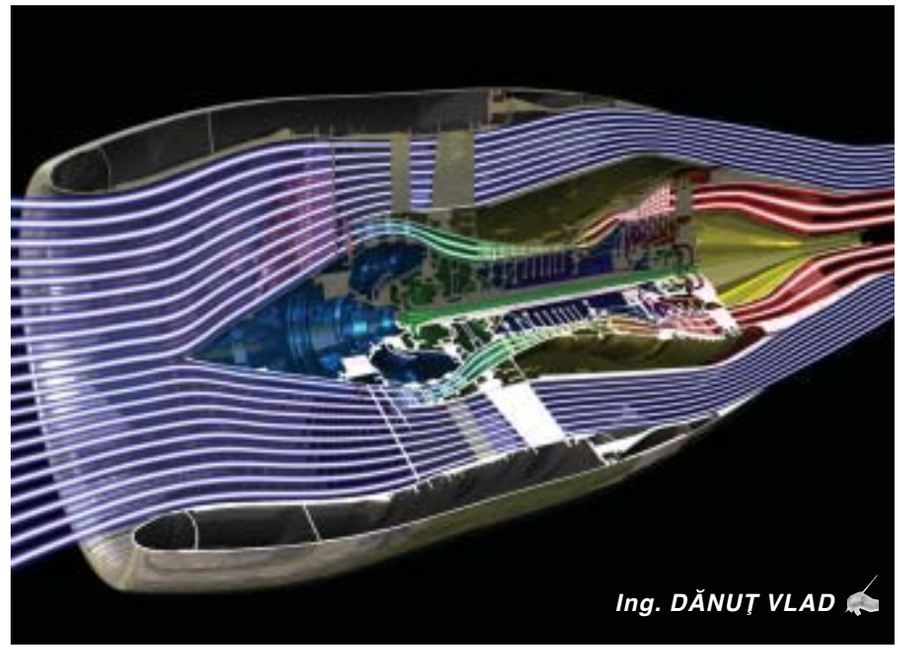
Cea mai recentă lucrare a **profesorului dr. Valeriu AVRAM**, un cunoscut pasionat și iubitor de aviație, fervent cercetător al istoriei acesteia, se dorește a fi un omagiu adus marelui inventator **Aurel VLAICU**, cu prilejul împlinirii unui secol de la celebrul zbor efectuat la 17 iunie 1910 pe terenul Aerostației de la Cotroceni. Ea se adresează, în primul rând, generațiilor tinere, acelora dintre adolescenți care doresc să cunoască aspecte inedite sau să rememoreze fapte și întâmplări din viața aviatorului Vlaicu.

Cartea este, în paralel, o sursă de informații veridice, bazată pe o documentare asiduă, coerentă, așa cum profesorul dr. Valeriu AVRAM a demonstrat că poate face, mărturie fiindu-i celelalte apariții editoriale, dar și un manuscris-document, datorită textelor, fotografiilor și înscrisurilor originale

prezentate. Utilizarea, ca surse, a documentelor aflate în patrimoniul științific al Serviciului Istoric al Armatei, din cadrul unor arhive ale muzeelor naționale sau colecții private, nu face decât să crească nivelul de originalitate a lucrării. Nu trebuie uitat nici sprijinul acordat de Muzeul Aviației, prin specialiștii săi **profesor Sorin Turturică** și **Mihai Gheorghiasa,** o colaborare de tradiție a profesorului Avram cu instituția militară.

"Eroii mor spre nemurirea neamului lor, iar Aurel Vlaicu este un mit și un simbol al conștiinței naționale românești, un om care a visat să zboare peste o graniță arbitrară, năzuind o Românie mare și rotundă", scrie autorul în prefața lucrării. În urmărirea acestui țel, de prezentare și a omului Vlaicu, pe lângă inginerul, inventatorul și aviatorul Vlaicu, cartea suprinde printr-o exprimare clasică, ordonată, de gen documentar, care o face accesibilă tuturor categoriilor de cititori. Structurată pe capitole ce fac tranziția prin etapele vieții lui Aurel Vlaicu, completată de secțiuni speciale dedicate documentelor, rapoartelor și scrisorilor din epocă ce îl privesc pe marele inventator, lucrarea "**Drumul unui cuceritor al cerului – inginerul aviator Aurel Vlaicu**", apărută la **Editura SCRIB**, devine o cerință de lectură și cunoaștere, un model de documentare și realizare literară.

Primele aeronave au fost echipate cu motoare cu piston care antrenau elice. Acest sistem, utilizat și în prezent, prezintă și o serie de dezavantaje, mai ales pentru zborul la viteze mari. Eficiența elicei este limitată, printre altele, de atingerea la vârfurile palelor a unei viteze comparabile cu cea a sunetului. Motoarele cu reacție ard combustibil și expulzează gazele rezultate. Presarea în afară a aerului prin spatele unui motor produce o împingere de aceeași intensitate. Acest principiu a fost enunțat de omul de știință englez Isaac Newton, în a treia lege a mișcării: "pentru fiecare acțiune există o reacțiune egală și opusă". În cazul nostru, forța de propulsie este furnizată de aerul atmosferic care, trecând prin motor, este accelerat. Un motor cu reacție produce tracțiunea într-un mod similar cu cea a combinației motor-elice, dar în timp ce elicea dă o accelerație mică unei cantități mari de aer, motorul cu reacție dă o accelerație mare unei cantități mici de aer. Rachetele și avioanele cu reacție se propulsează înainte în același fel, dar există o diferență importantă între cele două tipuri de motor. Racheta are propria sa sursă de obținere a oxigenului, iar motorul cu reacție își obține oxigenul necesar direct din atmosferă.



Ing. DĂNUȚ VLAD

Evoluţia motoarelor de aviaţie (III)

MOTOARELE CU REACȚIE

HENRI COANDĂ A PREZENTAT, ÎN 1910, PRIMUL AVION REACTIV DIN LUME

Primul concept pentru un motor cu reacție a fost realizat în 1910 în Franța de românul Henri Coandă. Avionul Coandă 1910 prezentat la Salonul de la Le Bourget din acel an frapa în principal prin absența elicelor.

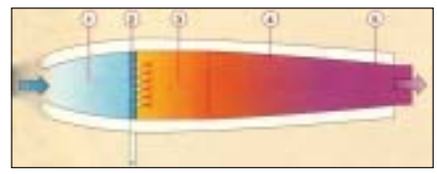
Avionul lui Coandă era echipat cu un motor cu piston marca Clerget cu puterea de 50 CP care, prin intermediul unui multiplicator de turație, antrena un compresor. Aerul comprimat era amestecat cu combustibilul furnizat de două injectoare amplasate lateral în fuzelaj. După spusele inventatorului român, acesta a efectuat cu aparatul o decolare neintenționată, urmată de prăbușire și distrugerea aparatului, în data de 16 decembrie 1910.

După câteva decenii, principiul utilizat de Coandă avea să fie utilizat pentru propulsia avionului italian Caproni Campini N.1 sau CC.2, care a efectuat primul zbor în data de 27 august 1940.

STATOREACTORUL

Tipul cel mai simplu de motor cu reacție este statoreactorul. Acesta este format, în esență, dintr-o țeavă cu o priză de aer în partea din față, o cameră de ardere la mijloc și un efuzor în partea din spate. Mișcarea spre înainte a avionului presează eficient aerul în motor, determinându-l să se comprime.

Marele avantaj al statoreactorului este că e simplu și fiabil, neavând părți mobile. Dar funcționează doar atunci când mișcarea avionului este suficientă pentru ca aerul să se comprime. Eficiența statoreactoarelor este maximă la viteze de 2.400–4.000 km/h. Au



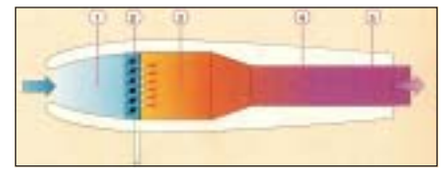
existat avioane experimentale echipate cu statoreactoare (Leduc, în Franța, în anii '50), iar unele au fost folosite pentru a acționa proiectile teleghidate. Este nevoie de un alt motor, de exemplu o rachetă, pentru a aduce avionul la viteza de decolare. Pentru a evita acest inconvenient, avioanele moderne au un motor mai complex.

Avionul italian cu reacție Caproni Campini

PULSOREACTOARELE

În 1913, francezul René Lorin a patentat motorul pulsoreactor, care avea să fie utilizat abia în perioada celui de-al Doilea Război Mondial.

Motorul pulsoreactor folosește principiul de ardere intermitentă și spre deosebire de statoreactor poate funcționa în condiție statică. Motorul este format dintr-o conductă aerodinamică similară statoreactorului dar din cauza presiunilor mari implicate are o construcție mai robustă. Gura de intrare are o serie de supape de intrare care sunt men-



ținute prin resort în poziția deschis. Aerul atras prin supapele deschise trece în camera de ardere și este încălzit de arderea combustibilului injectat. Expansiunea ridicată duce la ridicarea presiunii forțând supapele să se închidă și gazele expandate sunt apoi expulzate spre spate.

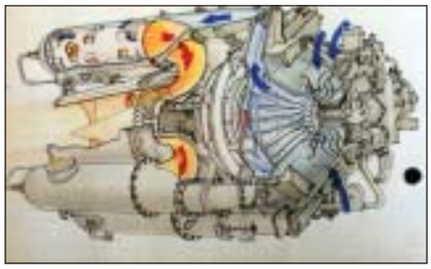
O scădere a presiunii creată de gazele evacuate permite supapelor să se deschidă și să repete ciclul.

TURBOREACTOARELE

Turboreactorul este un motor cu turbină de gaze. Funcționează asemănător cu statoreactorul, dar are un compresor în partea din față pentru a atrage aerul înăuntru

şi a-l presa în camera de ardere. Gazele produse care se dilată traversează o turbină în drumul lor spre efuzor. Gazele fac ca turbina să se rotească cu viteză mare, energia transferată turbinei fiind folosită în principal pentru antrenarea compresorului.

Deoarece motorul însuşi asigură comprimarea necesară a aerului, avioanele cu



turboreactor pot să decoleze fără ajutorul unui alt motor şi pot să zboare la viteze mai mici decât un reactor acţionat de statoreactor. Avioanele cu turboreactor pot să zboare cu viteze supersonice.

Primul patent pentru folosirea unui motor cu turbină cu gaze pentru propulsia unui avion avea să fie solicitat în 1921 de un alt francez, Maxime Guillaume.

Motorul cu turbină cu gaze avea să fie una din soluţiile de succes pentru un motor cu reacţie.

REACTORUL LUI FRANK WHITTLE

În 1928, cadetul Frank Whittle de la colegiul RAF de la Cranwell a prezentat superiorilor săi ideile sale pentru un motor turboreactor. În 1930 a depus solicitarea pentru patentare şi a obţinut patentul în 1932. Proiectul lui Whittle prezenta un motor cu compresor axial cu două trepte care alimenta un compresor centrifugal cu admisia pe o singură parte. Primul motor a fost testat în aprilie 1937, dar Whittle nu a reuşit să atragă atenţia guvernului britanic.

Însă, odată cu declanşarea celui de-al

Frank Whittle, măsurând parametrii motorului său pe bancul de probe

Doilea Război Mondial, motorul lui Whittle a atras atenţia autorităţilor britanice şi firma acestuia, Power Jets Ltd. a început să primească finanţare din partea Ministerului Aerului. În 1941, o versiune a motorului lui Whittle, denumită W.1, cu tracţiunea de 4 kN a echipat avionul Gloster E28/39, care a efectuat primul zbor în data de 15 mai 1941 la baza RAF de la Cranwell.

TURBOREACTORUL CU COMPRESOR CENTRIFUGAL

În 1935, în Germania nazistă, Hans von Ohain lucra la un motor similar celui al lui Whittle. Primul motor al lui von Ohain avea destinaţie strict experimentală, dar acesta a reuşit să atragă atenţia constructorului de avioane Ernst Heinkel. Firma Heinkel achiziţionase recent fabrica de motoare Hirth, astfel încât, von Ohain a pus bazele unei noi divizii la fabrica Hirth.

Primul motor cu compresor centrifugal -

HeS.1 era alimentat sub presiune exterioară cu hidrogen. Următorul motor, HeS.3, cu tracţiunea de 5 kN, era alimentat cu benzină şi a echipat avionul He 178. Acest avion a efectuat primul zbor în data de 27 august 1939 de pe aerodromul Rostock-Marienehe, pilotat de Erich Warsitz, fiind considerat primul zbor al unui avion cu motor reactiv din lume.

TURBOREACTORUL CU COMPRESOR AXIAL

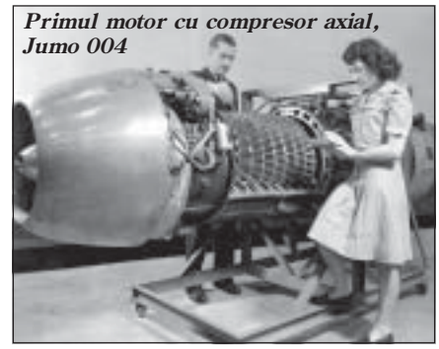
Revenind în Germania, la fabrica de motoare a firmei Junkers (Junkers Motoren sau Jumo) a fost realizat primul motor cu compresor axial, denumit Jumo 004. Acest motor a fost testat pe banc la sol în 1941, în data de 15 martie 1942 la bordul unui avion Me-110, iar în data de 18 iulie 1942, cel de-al treilea prototip al avionului Me-262, înmatriculat PC+UC şi echipat cu două motoare Jumo 004 A a efectuat primul zbor pilotat de Fritz Wendel.

Un alt motor de fabricaţie germană construit în serie în 500 de exemplare, a fost BMW 003. Acest motor cu compresor axial cu 7 trepte şi camera de ardere inelară a fost testat în zbor în 1941 la bordul unui Me-110, apoi în 1943 la bordul unui Ju-88, pentru ca în 1944 să echipeze avionul Heinkel He-162. BMW 003 dezvolta o tracţiune de 7,8 kN la 9.500 rotaţii/minut..

BMW 003 a stat la baza realizării motorului japonez Ishikawajima Ne-20, iar după război, două motoare BMW 003 capturate au echipat prototipul MiG-9, motorul fiind produs ulterior în URSS sub denumirea RD-20.

Atât Me-262, cât şi Ar-234 şi He-162 au fost construite în serie şi au fost folosite în luptă în ultima parte a războiului.

Deşi performante, motoarele turboreactoare germane aveau o resursă foarte redusă,



Primul motor cu compresor axial, Jumo 004

între 10 şi 25 de ore.

Motoarele turboreactoare nu au fost singurele tipuri de motoare reactive produse în Germania. Motorul pulsoreactor Argus As014 dezvolta o tracţiune de 2,7 kN şi a echipat bomba zburătoare V-1 (Fiesler Fi-103) şi prototipul Me-328.

În Marea Britanie, primul motor turboreactor cu compresor axial, denumit Metropolitan-Vickers (Metrovick) F.2, a fost testat la sol în 1941, respectiv în zbor în 1943. Acest motor a stat la baza modelului Armstrong Siddeley Sapphire realizat după război şi care a fost construit sub licenţă şi în SUA sub denumirea J65.

Pe baza motorului W.1 al lui Whittle a fost construit primul motor turboreactor american General Electric J31, care a echipat avionul Bell P-59 Airacomet, primul avion cu reacţie american.

În timpul războiului în Uniunea Sovietică s-au efectuat mai multe testări de avioane cu

propulsie hibridă (motor cu piston + motor rachetă) prin modificarea unor avioane de serie Iak-3, La-7 sau Pe-2 , iar între 1942 şi 1945 au fost testate mai multe prototipuri ale avionului Berezniak-Isaev BI-1 echipat cu motor rachetă.

Japonia a construit prototipurile avioanelor Nakajima Kikka – un bimotor similar Me-262 şi respectiv avionul cu motor rachetă Mitsubishi J8, similar Me-163, testate cu foarte puţin timp înainte de capitularea Japoniei. Cel mai cunoscut avion japonez propulsat prin reacţie din perioada războiului a fost Yokosuka MXY-7 "Ohka", construit în peste 800 de exemplare şi destinat misiunilor sinucigaşe de tip kamikaze.

(continuare în ediţia viitoare)

PRINTRE 1.001 ABSOLVENŢI LA USAFA, ŞI UN ROMÂN

Din rândul studenţilor militari români care urmează cursurile la Academia Forţelor Aeriene de la Braşov, o parte au ocazia să participe în anul întâi la o selecţie pentru a deveni cadet la Academia Forţelor Aeriene a Statelor Unite. Selecţia cuprinde mai multe probe, printre care teste TOEFL şi SAT la limba engleză, probe de pregătire fizică şi un interviu. În urma acestor teste, în urmă cu patru ani, studentul fruntaş Andrei Măcărescu a fost selectat să urmeze cursurile acestei instituţii. Anul acesta, sublocotenentul Andrei MĂCĂRESCU a absolvit, pe data de 26 mai, Academia Forţelor Aeriene de la Colorado Springs.

Locotenent LAURA COZLOV

Promoţia sublocotenentului român a numărat iniţial 1.334 de cadeţi, din care au absolvit numai 1.001. Cadeţii au avut de trecut multe obstacole de ordin fizic, intelectual, psihic sau moral. *"Mulţi au renunţat în <<Basic Training>>, echivalentul pregătirii militare de bază, încă din primele săptămâni de academie. Alţii nu au făcut faţă rigorilor academice şi regimului cazon, iar alţii nu au respectat jurământul depus, care se află scris pe <<zidul onoarei>>: <<Nu voi minţi, trişa, fura sau tolera pe oricine care face aceste lucruri>>"*, ne-a povestit proaspătul absolvent. Din 1.001 absolvenţi (814 bărbaţi şi 187 femei), 15 au fost studenţi internaţionali reprezentând Columbia, Algeria, Guatemala, Thailanda, Taiwan, Trinidad, Republica Corea, România, Tunisia, Madagascar, Sri Lanka, Bolivia, Singapore, Kenia şi Belize. Din 1959, când a fost înfiinţată USAFA, până în momentul de faţă, au absolvit 281 de cadeţi internaţionali, dintre care cinci sunt români. Din cei 1.001 de absolvenţi ai promoţiei 2010, 520 vor urma cursuri de zbor pentru a deveni piloţi.

Sublocotenent Andrei MĂCĂRESCU

Academia se află la poalele Munţilor Stâncoşi din Colorado Springs, la o altitudine de 2.212 metri faţă de nivelul mării, iar clima este montană şi uscată. Odată ce ai ajuns în zonă se observă imediat acest lucru, datorită cantităţii mai reduse de oxigen. *"În primele săptămâni, până te obişnuieşti, te simţi foarte obosit din cauza cantităţii scăzute de oxigen şi asta se observă atunci când urci câteva etaje sau când alergi pe distanţe scurte"*, ne-a povestit sublocotenentul Măcărescu.

În ceea ce priveşte viaţa socială, aflăm de la proaspătul absolvent că oraşul Colorado Springs se află situat aproape de academie, însă pentru a ajunge acolo trebuie să te deplasezi cu maşina. Academia în sine reprezintă un orăşel dotat cu magazine, spital, terenuri de sport, bazin de înot, teren de golf, spaţii de cazare, clădiri de învăţământ cu laboratoare pentru diferite specializări şi destinaţii etc. Până la sfârşitul anului întâi, fiecare cadet trebuie să îşi aleagă specializarea. Specializările sunt variate, cuprind domenii de la psihologie şi management până la electronică, inginerie aero şi astronautică. Sublocotenentul Măcărescu a absolvit cursurile academiei cu specializarea Inginerie Generală şi a avut de realizat pentru lucrarea de licenţă un proiect de echipă în domeniul roboticii. Obiectivul proiectului a constat în proiectarea, testarea şi construirea unui robot R2D2, ca în filmul Star Wars. Misiunea acestui robot era de a se deplasa autonom sau prin control telecomandat, evitând obstacolele, şi de a realiza şi afişa o hartă a zonei explorate. Proiectele altor echipe din acel departament au constat în realizarea unui satelit, a unui UAV, a unei platforme terapeutice pentru exerciţii de menţinere a echilibrului etc.

Despre experienţa de patru ani pe care a avut-o la USAFA, sublocotenentul ne-a declarat următoarele: *"A fost greu, dar a meritat. Am avut ocazia să urmez cursuri variate, cum ar fi: cursuri de planorism, zbor cu motor, scafandri, box, supravieţuire în apă, golf, tenis, fotbal şi alte sporturi. Am întâlnit oameni din diferite părţi ale lumii. M-am bucurat împreună cu colegii că am terminat examenele şi ne-am aruncat după ultimul examen, conform tradiţiei, în fântâna arteziană din curtea academiei. Festivitatea de absolvire a fost emoţionantă. Fiecare din cei 1.001 de cadeţi a fost strigat să-şi primească diploma, iar la sfârşit au fost aruncate caschetele spre cer, în acelaşi moment trecând pe deasupra noastră, la joasă înălţime, formaţia de acrobaţie aeriană Thunderbirds"*.

Aspiraţiile de viitor ale sublocotenentului se leagă de zbor: *"Îmi doresc să zbor avionul multirol"*.

CONFERINȚĂ INTERNAȚIONALĂ DE COMUNICĂRI ȘTIINȚIFICE

Maior BOGDAN CHIOSEAUA

La sfârșitul lunii mai, Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă" a găzduit cea de-a XII-a Conferință Internațională de Comunicări Științifice "AFASES 2010 – Scientific Research and Education in the Air Force", organizată sub tripla egidă, împreună cu Academia Forțelor Armate "General Milan Rastilsav Stefanik" din Slovacia și firma AIRTEC din Germania.

Lucrările sesiunii au fost deschise de comandantul (rectorul) academiei, **comandorul dr. Gabriel-Florin MOISESCU,** care a subliniat importanța evenimentului în sfera învățământului și cercetării academice și a reiterat oportunitățile pe care le conferă o astfel de manifestare în planul relațiilor de colaborare cu instituțiile de învățământ superior din țară și străinătate.

În plenul sesiunii, **generalul-maior Virgil RISTEA,** locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, a prezentat lucrarea cu tema "Capabilitățile Forțelor Aeriene în Contextul Operațiilor Întrunite și Multinaționale", concepută în colaborare cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene **generalul-maior dr. Ion-Aurel STANCIU.** Au urmat alocuțiunile **profesorului univ. dr. Ioan CURTU,** șeful Agenției Române de Asigurare a Calității în Învățământul Superior și a **profesorului univ. dr. Vasile NĂSTĂSESCU** de la Academia Tehnică București, care au prezentat problemele întâmpinate de învățământul universitar românesc privind implementarea "Procesului Bologna".

Din partea delegațiilor străine participante la sesiune au prezentat, în plen, **profesorul univ. dr. Milan SOPOCI** de la Academia Forțelor Armate "General Milan Rastilsav Stefanik" din Slovacia și **profesorul univ. dr. Jaromir MARES** de la Universitatea de Apărare din Brno, Cehia.

În contextul celebrării a 100 de ani de la conceperea, construirea și testarea primului avion cu reacție de către românul Henri Coandă, în plen a fost susținută, de către domnul **Sorin DINEA** de la Facultatea de Inginerie Aerospațială, Universitatea București, o lucrare dedicată realizărilor marelui savant.

Sesiunea a continuat apoi pe secțiuni.

Anul acesta, AFASES 2010 a cuprins și o secțiune specială – "Evoluțiile în domeniul UAV-lor" – care a inclus și o demonstrație de vehicule aeriene fără pilot (UAV).

CU GÂNDUL LA ZBOR

Locotenent LAURA COZLOV

Apelul solemn, cel din urmă apel din viața de LM-ist! Elevii de anul patru păşesc triumfători în ultimul marş sub ochii colegilor mai mici de liceu militar. Îşi iau zborul ca şi porumbeii eliberaţi simbolic în faţa părinţilor şi prietenilor adunaţi să-i felicite şi să-i sărbătorească. Sunt priviţi cu respect şi admiraţie. Au terminat o perioadă plină de împliniri, vise şi aspiraţii. Mulţi au visat să zboare, numai o parte sunt pe punctul de a-şi împlini visul. Urmează BAC-ul şi admiterea la academii. Dacă vor trece aceste hopuri vor deveni studenţi... studenţi militari.

La Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" din Braşov, anul acesta sunt 32 de locuri pentru piloţi militari (27 pentru băieţi şi 5 pentru fete), 10 locuri de piloţi pentru MAI şi alte 164 de locuri pentru alte arme şi specializări, printre care şi nenavigaţi. La examenul de admitere vor participa absolvenţi de licee, atât militare, cât şi civile. De la cele trei licee militare din ţară de la Câmpulung Moldovenesc, Alba Iulia şi Breaza, urmează să dea examenul pentru piloţi militari un număr de 13 băieţi şi 7 fete. Aceştia şi absolvenţii de licee civile se vor lupta pentru locurile scoase la concurs.

Candidaţii la Academia Forţelor Aeriene vor avea de susţinut în august probe scrise la matematică, psihologie şi limba engleză. După ce vor trece de aceste probe şi vor fi declaraţi admişi, studenţii militari vor învăţa să devină piloţi, personal navigant sau nenavigant pentru a deservi armata română sau MAI. Acest drum nu va fi uşor, ci poate mai greu decât al unui student obişnuit. Pe lângă faptul că vor fi studenţi, aceşti tineri vor fi şi militari. Unii, probabil se vor adapta mai uşor, fiind absolvenţi de "LM", alţii, poate mai greu. Tuturor celor ce au ales să încerce această cale şi celor care vor reuşi, le dorim succes şi Cer Senin!

Pasiune pentru IT

Locotenent LAURA COZLOV

În prezent, mai mulți studenți ai Academiei Forțelor Aeriene "Henri Coandă" sunt implicați într-un program internațional prin care deprind elementele de bază ale rețelelor de calculatoare. Unul dintre cei mai interesați studenți și cu rezultate deosebite în acest domeniu este **caporalul Eduard CIUDATU** din anul II, specializarea Managementul Organizației, arma Artilerie și Rachete Antiaeriene.

Cursul de rețelistică se desfășoară on-line, cu materiale puse la dispoziție de compania CISCO din Statele Unite ale Americii, prin intermediul filialei CISCO din cadrul Academiei Forțelor Aeriene. CISCO reprezintă prescurtarea de la San Francisco, locul unde se află sediul central al companiei.

Diploma CISCO certifică pregătirea în domenii ale informaticii de la tehnician pentru calculator, până la profesionist în securitatea rețelelor, iar certificatele de competență obținute de studenți după parcurgerea cursurilor sunt recunoscute la nivel mondial.

Studentul Eduard Ciudatu a început să urmeze acest curs on-line începând din anul II, odată cu parcurgerea unor materii de bază ce se predau în cadrul Catedrei de Electronică și Informatică a academiei, sub îndrumarea domnului **profesor Constantin STRÂMBU.** Durata cursului este flexibilă, fiecare student având posibilitatea să-și planifice parcurgerea materialelor, rezolvarea aplicațiilor și susținerea examenelor după un ritm propriu.

Înscrierea ca student la cursurile CISCO prin intermediul Academiei Forțelor Aeriene, oferă posibilitatea participării la concursuri între studenții diverselor academii CISCO din întreaga lume. Anul acesta, mai mulți studenți ai academiei au participat la NetSpace Skills Competition 2010. Cele mai bune rezultate au fost obținute de **studentul caporal Eduard CIUDATU**, înscris la categoria PC Technician. Concursul a avut patru stagii pe durata a două luni. Până la stagiul patru studentul a ocupat locul șapte în lume. La etapa finală, acesta s-a clasificat al unsprezecelea. Site-ul care poate fi accesat pentru a afla mai multe detalii despre CISCO și acest concurs este http://academynetspace.com/.

Obiectivul studentului Ciudatu este realizarea unei rețele de calculatoare între academiile militare din România. Această rețea se va asemăna cu o rețea INTRAMAN, însă va fi conectată la internet și securizată, permițând studenților academiilor militare să comunice mai ușor.

TUBUL PITOT

Militar profesionist sau... antreprenor?

Căpitan MIRCEA BARAC

Nea Vasile, cum îi spun colegii, este un maistru militar care și-a dedicat cei peste douăzeci de ani de activitate de până acum meseriei – operator pe o stație a unui sistem de rachete sol-aer. O meserie complexă, care presupune studii de specialitate la bază, apoi experiență acumulată și, nu în ultimul rând, dăruire și sacrificiu.

L-am întâlnit pe nea Vasile în poligon, la Capu Midia, într-o seară târzie de vară, ce încheia o zi lungă, cu lansări de rachete atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte. Avea fața arsă de vântul aspru din poligon, hainele îmbibate de transpirație într-o cabină în care tuburile catodice ridică temperatura la peste 50 de grade. Prin cumul, răspunde și de sarcinile șefului de cabină, chiar dacă e funcție de ofițer (încadrare deficitară, dar misiunile trebuie executate). Un maistru proactiv, cum s-ar spune.

Așteaptă ca pe o fatalitate scăderea veniturilor, semn că dezamăgirea are rădăcini mai vechi. Există o revoltă interioară care-l macină, însă este conștient că exteriorizarea acesteia nu i-ar fi de nici un folos. Are nevoie de fiecare dram de energie în lupta cu greutățile cotidiene. Este tatăl a doi băieți. Unul va susține anul acesta admitere la liceu, celălalt la facultate. Așadar, o familie cu nevoi multiple, iar sursa de venit a capului familiei este pe cale de fi redusă drastic. Cum se descurcă?

Bun gospodar, în urmă cu câțiva ani, a reușit să cumpere un petec de pământ la marginea orașului, un oraș mic de provincie, unde terenul nu are prețul greutății sale în aur. A încropit o cabană din lemn și toată vara, după program, merge la "casa de vacanță", în fapt, o mică fermă. Crește păsări, iepuri, un purcel, cultivă legume. Toamna face conserve și congelează orătăniile. În acest fel, asigură mare parte din hrana familiei, practic, pentru întregul an.

E pasiune, spune maistrul, dar și necesitate. Câtă pasiune și câtă necesitate, e greu de spus. Pentru că pasiunea, prin definiție, se cultivă în timpul liber. Dostoievschi, în ***Crimă și pedeapsă***, definea pasiunea drept mărturia entuziasmului pe care îl trezește un anumit țel, precum și revolta împotriva împrejurărilor vitrege exterioare care împresoară acest țel.

Necesitatea, în schimb, reprezintă o modalitate de existență sau de manifestare a unor stări, necesități, elemente existențiale primare. Dacă a cultiva roșii este o necesitate, atunci, trebuie să-ți faci timp pentru această activitate. Ori, cum poți împărți timpul între serviciu și întreținerea fermei? Oricât de bine l-ai gestiona, timpul s-ar putea să te trădeze în astfel de situații. Există misiuni, servicii etc. Nu-i poți cere șefului permisie să culegi pătlăgele. Și ce se întâmplă dacă maistrul este abătut că legumele i se pălesc de căldură, sunt bătute de piatră sau animalele i s-au îmbolnăvit? Cât de tare l-ar afecta aceste aspecte în îndeplinirea sarcinilor de serviciu, în anumite situații?

Ce să fac, să stau cu mâinile încrucișate și să mă plâng? Până acum practicam acest "sport" pentru casă, acum sunt nevoit să valorific o parte din produse. Aș deschide un cabinet de consultanță în domeniul rachetelor, dar nu cred că ar avea succes, glumește șugubăț maistrul.

Nea Vasile este, desigur, nu doar un maistru militar de valoare, ci și un om de toată isprava. Nu e singurul. Am întâlnit colegi care în timpul liber dau meditații, alții fac traduceri, unii au colaborări pe diferite servicii sau sunt cadre didactice asociate. Preocupări precum taximetria, comerț cu mașini second hand sau ... spălător auto, sunt alte modalități la care au recurs în ultima vreme militarii, chiar dacă în aceste situații, cârcotașii ar pune în balanță demnitatea serviciilor prestate. Pentru că dacă cei din prima enumerare pot fi bănuiți de pasiune, de satisfacerea unor nevoi superioare, de self-esteem, cei din a doua enumerare se ghidează, în astfel de activități, de nevoi primare. Însă asta este altă discuție.

Întrebarea care se pune în acest context se referă la statutul de militar profesionist al maistrului. Pentru că noțiunea de profesionist presupune, implicit, câștigarea existenței din meseria pe care o practici. Atunci, necesitatea cultivării de legume nu are ce căuta în ecuație. Pasiunea da, pasiunea ar putea justifica întreținerea unei microferme de un militar profesionist... Dar cei care nu-și permit un petec de pământ sau nu dispun de spirit antreprenorial?

Mi-e greu să-l localizez pe nea Vasile în ierarhia societății. În definitiv, am rămas cu o nelămurire. Eu l-am cunoscut pe maistrul militar profesionist sau pe nea Vasile, micul fermier, antreprenorul?

DUEL LA PRUNDUL BÂRGĂULUI

Locotenent LAURA COZLOV

Sportivii militari din Statul Major al Forțelor Aeriene se duelează în fiecare an cu cei din Statul Major al Forțelor Terestre și Navale. Duelul de foc, concursul de înot și patrula militară fac parte din Concursurile Aplicativ Militare de Vară. Pentru al treilea an consecutiv, etapa finală pe MapN a fost găzduită de Batalionul 817 Artilerie „Petru Rareș“ din localitatea Prundul Bârgăului. Anul acesta concursul a avut loc în perioada 5-11 iulie, iar Forțele Aeriene au obținut locul întâi la băieți și locul doi la fete la proba de patrulă.

Proba de duel constă în alergare pe distanța de 50 de metri, încărcarea pistolului mitralieră și doborârea adversarilor care sunt întruchipați de o țintă „mama și copilul” aflată la distanța de 250 de metri, două ținte „alergând” aflate la 200 de metri și două ținte „piept” la 150 de metri. Duelul de Foc este un joc de echipă ce presupune concentrare, stăpânire de sine, antrenament și foarte multă atenție. Se joacă două meciuri cu fiecare echipă participantă, în sistem tur – retur. Echipa care este mai rapidă și doboară prima țintele, câștigă.

Militarii care au participat la patrulă și la duel masculin sunt **locotenentul Ion PUPĂZĂ, maistrul militar clasa a treia IONEL locu, maistrul militar clasa a patra Dragoș JIPA, frunțașul Ovidiu ZAMFIR, caporalul Marius COSTIUC, plutonierul major Vasile COSTIUC** și **maistrul militar clasa a patra Cătălin TIUTIU.** Vremea, deși ploioasă, a fost de partea dueliștilor. Participanții au fost constrânși să mizeze mai mult pe atenție decât pe viteză, pentru a nu aluneca. Concursul a fost oprit și reluat de două ori datorită ploii torențiale. În ciuda condițiilor meteo, echipa Forțelor Aeriene a obținut locul II.

Echipa feminină a obținut locul doi, la fel ca și la patrulă. Concurentele lotului SMFA au fost: **sublocotenentul Simona RADU, maistrul militar clasa a patra Daniela UNGUREAN, locotenentul Laura COZLOV, maistrul militar clasa a treia Monica SEMCO, maistrul militar clasa a treia Simona Casandra MIU** și **soldatul Ionela Viorica DOBRIȚA,** sau Vica, așa cum îi spun prietenii.

Vica a participat anul acesta la numeroase concursuri la care a câștigat numeroase premii. Printre cele mai bune rezultate obținute anul acesta de ea sunt locul doi la „Crosul Forever Living Aloe Vera” de 4 kilometri din București care a avut loc pe 9 mai, locul trei la concursul de Orientare Turistică din 15 aprilie de la Zalău (atunci echipa de fete a câștigat locul trei) și locul doi la „Maratonul Internațional Transilvan 2010" din 15 mai, maraton care s-a desfășurat pe șosea pe distanța de 10 kilometri. La același maraton dar pe distanța de 42 kilometri în zona Miercurea Ciuc – Tușnad, un alt sportiv al lotului SMFA a câștigat locul întâi. Este vorba de **soldatul Beniamin RĂSĂDEA.**

Probele de înot s-au desfășurat în orașul Bistrița, lângă râul Bistrița, la ștrandul localității, și au reprezentat o adevărată provocare pentru înotători, apa având sub 18°C.

La concursul de natație feminină **sublocotenentul Simona RADU** a obținut locul întâi la crawl și trei la bras. Ștafeta masculină de înot a obținut locul doi. Concurenții participanți la această ștafetă au avut și rezultate la probele individuale după cum urmează: **maistrul militar clasa a treia Adrian SZALAY** a câștigat locul trei la brass, iar **maistrul militar clasa a treia Gabriel PETRIC** locul trei la crowl. **Locotenentul Cătălin COHAL** a obținut locul întâi la bras și doi la crawl. Locotenentul Cohal a avut rezultate deosebite și în Spania la Pentatlonul Aeronautic, care este o competiție între Forțele Aeriene ale lumii, unde la proba de înot cu obstacole a obținut locul întâi, având același timp ca și colegul său de echipă **caporalul Daniel BĂDICEL.**

Anul acesta SMFN nu a avut reprezentanți la nici o probă din cadrul Concursului Aplicativ Militar de Vară.

Piloții de vânătoare

EVELYNE CROITORU

M-ai întrebat ce-i nemurirea
În trup de-oțel zvâcnind spre soare,
Și pentru ce gândesc o slovă
Piloților de vânătoare ?

Am să-ți răspund că din tărie
Le simt privirea scrutătoare,
În liniștea din zări albastre,
Piloților de vânătoare !

În zori de zi și-n pâcla nopții,
În arșița dogorâtoare
Sunt liniștit! Le simt prezența
Piloților de vânătoare !

Înalți în fapte și în vise,
Slujesc a cerului culoare!
Frumoși, cu inimi larg deschise,
Sunt ei, piloți de vânătoare.

Brăzdează cerul și-n rotire,
Mulțimi opresc în respirare!
Trădând Divina înrudire-a
Piloților de vânătoare.

Glumeți, bonomi, nu știi nici când
Vreun “as” de-al lor, discret dispare.
Rămâne doar în amintirea
Piloților de vânătoare.

Din când în când mai scapă teferi,
Și mult mai des... se duc...Onoare,
Fanfară! Salve spre luceferi….
A fost PILOT DE VÂNĂTOARE !

Piloților de vânătoare,
Lor, frați cu tunetul și norul,
Le-nchin o slovă-a nemuririi:
În “Bun sosit !” să-ncheie zborul !

Pentru c-așa le e menirea,
Între pământ și cer să zboare,
Veghindu-și locurile sfinte,
Piloților de vânătoare.

MESAJ DE CONDOLEANŢE AL MINISTRULUI APĂRĂRII NAŢIONALE, DOMNUL GABRIEL OPREA

Suntem profund marcaţi de pierderea celor doisprezece camarazi ai noştri în catastrofa aviatică de la Tuzla, de luni, 5 iulie 2010, şi este greu să acceptăm dispariţia lor din familia unită a Armatei României.

Toţi erau profesionişti experimentaţi ai Forţelor Aeriene şi Forţelor Navale, tineri curajoşi, temerari ai misiunilor dificile şi pline de risc, pe care le îndeplinesc militarii români ca apărători ai Patriei şi membri ai comunităţii euroatlantice.

Cu sufletele îndurerate, aducem un pios omagiu comandorului Nicolae Jianu, locotenent-comandorului Cătălin Vicenţiu Antoche, locotenentului Lavinia Guită, maistrului militar clasa I Răzvan Rângheţ, locotenentului Liviu Antim, maistrului militar clasa a II-a Florin Claudiu Cişmaşu, maistrului militar clasa a II-a Cătălin Rădoi, maistrului militar clasa a III-a Băduţ Papuc, fruntaşului Constantin Vlăduţ Sărman, fruntaşului Cosmin Furtună, soldatului Cosmin Florescu.

Aceşti luptători de elită ai Armatei României au căzut la datorie într-o misiune de instruire, alăturându-se, atât de devreme şi într-un mod atât de tragic, Escadrilei noastre din Ceruri.

În faţa jertfei lor ne plecăm frunţile, cu toată preţuirea şi respectul cuvenit unor oameni care au făcut sacrificiul suprem, pregătindu-se pentru îndeplinirea misiunilor lor în slujba ţării.

Suntem cu inimile alături de familiile şi prietenii colegilor noştri şi facem tot ceea ce este omeneşte posibil, pentru a le alina suferinţa, în aceste momente deosebit de tragice. Avem convingerea că toţi românii sunt alături de militarii Armatei noastre care îşi plâng camarazii în aceste clipe grele.

Le vom păstra neştearsă amintirea, rugându-ne mereu pentru odihna sufletelor lor.

Dumnezeu să îi odihnească în pace, pe bunii şi dragii noştri camarazi!

Zbor Frânt

MIRCEA HARITON

Moto: Viaţa, ca şi zborul, sunt scurte, însă învăţătura lor e lungă
Dumitru Foozie Berbunschi

Se spune, atunci când destinul celui dăruit cu haruri neobişnuite se frânge mult înainte de vreme, că Dumnezeu se grăbeşte să-i cheme la el pe cei mai buni. E un fel – cel mai la îndemână şi poate unicul acceptabil fără revoltă – de consolare pentru cei rămaşi să îi păstreze vie fiinţa în inimile lor.

Acum, când alte 12 vieţi au fost depuse pe altarul cutezanţei umane, întărind, înainte de vreme, escadrilele din cer ale eroilor români, gândul celor apropiaţi se zbate în durere, iar inima plânge a neputinţă. În faţa cerului şi a mării. A puterii lor de atracţie.

Piloţii, paraşutiştii, luptătorii de elită au propriile sisteme de valori după care îşi conturează existenţa. Harul cu care sunt înzestraţi, de a descifra tainele mării şi ale cerului, are puterea de a transforma riscul asumat într-o filozofie de viaţă, într-o meserie, în modalitatea de a-şi câştiga existenţa. Acolo, pe aerodrom, strunind păsări de metal, planând ancoraţi de o pânză sau respirând prin branhii artificiale sub apă, nimeni nu aşteaptă moartea, deşi aceasta stă la pândă în orice clipă. Asta este caracteristica acestor profesii: destinate să sfideze moartea, vecine cu veşnicia.

În general, oamenii nu înţeleg legile cerului, aşa cum nu le înţeleg pe ale apelor. Deoarece nu-i este hărăzit oricui drept recompensă sărutul stropilor săraţi din valuri sau o îmbrăţişare cu norii. Majoritatea nu poate percepe imensitatea acestor dimensiuni şi nici nu le ştie descifra semnele.

Aviatorii şi marinarii nu se tem de moarte. Ambele meserii inoculează putere, satisfac nevoia de a trăi frumos, rafinează sentimentele umane. Unde e pericol ajung doar învingătorii. Iar cei ce mor înainte de vreme sunt cei care au trăit prin fapte.

Pe astfel de oameni, hărăziţi bătătoririi potecilor de aer sau pe cele din adâncul apelor, îi percepem trăind împliniţi. Acolo unde ei ajung, unde profesia lor îi cheamă, îi putem imagina fericiţi, respirând o altfel de libertate, mai presus de valurile pe cât de meschine, pe atât de complicate în banalul lor al chestiunilor cotidiene. Au o înclinaţie ancestrală a lucrului bine făcut, deţin un simţ înnăscut al victoriei, îşi păstrează cumpătul şi atunci când situaţiile sunt grave, pot să-şi stăpânească emoţiile şi nu răbufnesc cu violenţă. Cunosc măsura, iar reguli absurde pentru noi, ei le percep ca disciplină. Nu aşteaptă laude, decât dacă sunt lăudaţi toţi cei alături de care muncesc.

Meseriile celor 12 fac parte din acea îndrăzneală umană care îşi extrage seva din consum energetic intens. Dintr-o ardere interioară furioasă, dintr-un efort uman de neînchipuit. Zborul, paraşutarea sau scufundarea nu reprezintă numai rezultatul cursurilor obligatorii, ci o sumă de eforturi la limita resurselor fizice şi o trăire a vieţii cu pasiune. Nu poti păşi potecile necolbuite ale cerului sau despica densitatea adâncurilor fără forţa pasiunii. Fără chemarea şi tăria ce o degajă. Iar pasiunii nu-i poţi opune nimic altceva, decât lipsa ei.

***

La Tuzla, avionului i s-a cerut de către piloţi tot ce i se putea cere. Cu toate acestea, aparatul, lipsit de echilibrul care înseamnă zbor a urmat o cădere în gol, dură, necontrolată, o prăbuşire în hăul de dedesubt, în purgatoriul existenţei fizice.

Lovitură a fatalităţii oarbe, drama de la Tuzla ne face să strângem mai mult rândurile, iar jertfa celor 12 adaugă o mare şi sfântă aureolă care se răsfrânge asupra aviaţiei şi marinei militare, le încununa cu un nimb de glorie şi le menţine ritmul eroic, atât de necesar substanţei şi existenţei lor.

În urma lor, mintea celor apropiaţi frământă aprig scene de viaţă decupate din memoria afectivă, imaginea eroilor, aşa cum au fost ei. Direcţi, egali, profesionişti. Oameni. Arhetipul traiectului lor existenţial se conturează acum pe alte dimensiuni, anticipând legenda lor de oameni între oameni. De muritori.

Nu-s cuvintele destule, nu-s suficiente lacrimi. Sculptate în temelia profesiei, numele lor proprii – ale eroilor de la Tuzla – devin repere existenţiale a boltei cereşti pe care spiritele se adună într-o stea. Ca o ofrandă închinată meseriei, pasiunii, visului. Unui destin lumesc. Pentru că în vatra existenţei si moartea are rolul ei. Face parte din ea.

La închiderea ediţiei, luni 26 iulie 2010:

Un elicopter israelian de tipul CH-53, care participa la un exerciţiu comun aerian româno-israelian, s-a prăbuşit în zona Fundata–Zărneşti, judeţul Braşov.

În tragedie, alături de cei 6 militari aflaţi la bordul elicopterului se afla şi **căpitanul Ştefan-Claudiu Dragnea**, în vârstă de 31 de ani. Vestea încetării din viaţă a celui ce a fost un foarte bun pilot, un om de o mare noblețe sufletească și camarad de excepție, a lovit fulgerător şi ne-a produs tuturor o imensă tristeţe.

Cu durere în suflet şi cu inimile cernite, colegii şi toţi cei care l-au cunoscut sunt alături de familia greu încercată.

Adio, stimate camarad!
Dumnezeu să te aibă în paza şi suprema Sa ocrotire, în Escadrila din Ceruri!

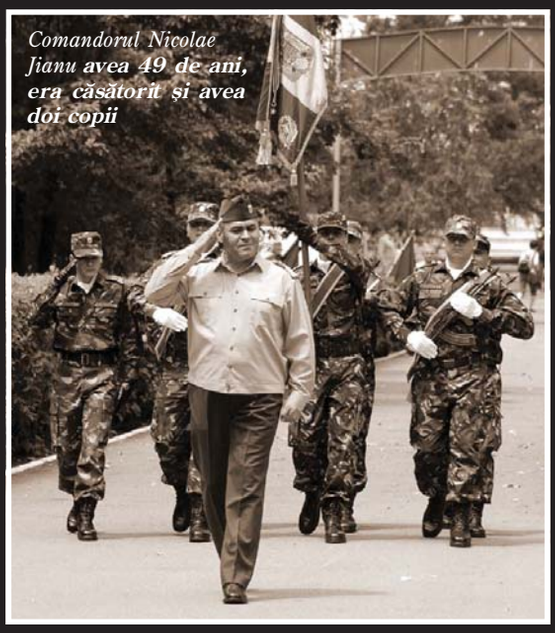
Locotenentul Lavinia Guită **avea 26 de ani şi era necăsătorită**

Locotenent-comandorul Cătălin Vicenţiu Antoche **avea 34 de ani, era căsătorit şi avea un copil**

Căpitan Claudiu Ştefan Dragnea **avea 31 de ani,era căsătorit şi aştepta un copil**

Maistrul militar clasa I Răzvan Rângheţ **avea 43 de ani, era căsătorit şi avea doi copii**

Maistrul militar clasa a III-a Băduţ Papuc **avea 29 de ani şi era necăsătorit**



Comandorul Nicolae Jianu **avea 49 de ani, era căsătorit şi avea doi copii**

Locotenentul Liviu Antim **avea 27 de ani şi era necăsătorit**

Fruntaşul Cosmin Furtună **avea 28 de ani şi era necăsătorit**

Fruntaşul Marius Cătălin Chioveanu **avea 22 de ani şi era necăsătorit**

Fruntaşul Constantin Vlăduţ Sărman **avea 26 de ani şi era necăsătorit**

Soldatul Cosmin Florescu **avea 25 de ani şi era necăsătorit**

Maistrul militar clasa a II-a Cătălin Rădoi **avea 36 de ani, era căsătorit şi avea un copil**

Maistrul militar clasa a II-a Florin Claudiu Cişmaşu **avea 34 de ani, era căsătorit şi avea doi copii**